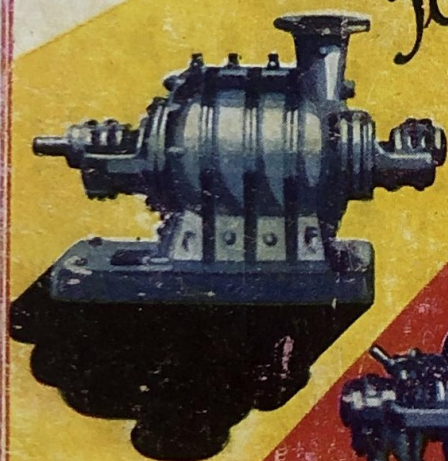
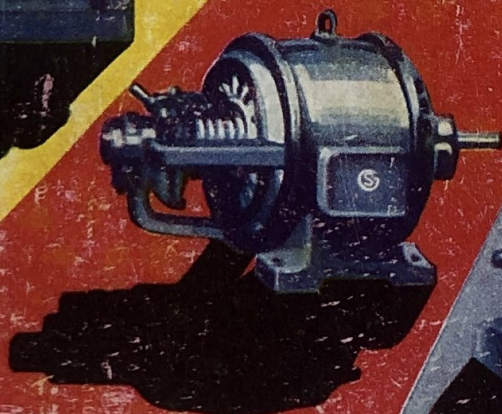
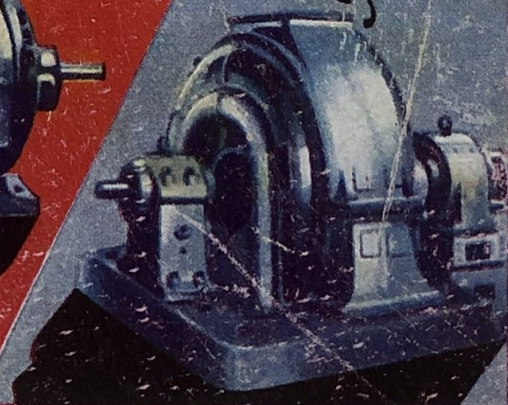
ANNO XXXIV - N. 10 COPIE 180.000 OTTOBRE 1928 - ANNO VI

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

in ferrovia, in areoplano e con altri mezzi rapidi di comunicazione provocano spesso nei soggetti sensibili disturbi da raffreddamento, causati dall'aria tagliente.
Nei viaggi le

Compresse „Bayer" di Aspirina

BAYER

non dovrebbero mai mancare perchè liberano il corpo dai dolori.
Si richieda sempre la confezione originale riconoscibile per la fascia verde e la croce Bayer.

STIVALI E SCARPE DI GOMMA

La più economica delle calzature

Scarpe città.

Facilitazioni speciali per imprese e grossisti.

LISTINO N. 34
GRATIS A RICHIESTA

Stivale a mezza coscia.

Stivale basso sotto ginocchio.

"OMNIA" di G. BOZZI - Via Boccaccio, 4 - MILANO (117)

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 761 ALLA 842 E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 369 ALLA 408.

PRESSE
IDRAULICHE
per il montaggio e lo smontaggio delle
GOMME PIENE
prous
22

Da un solo
fuoco

UNICA
WAFERS
UNICA
UNICA
AMOR
U 28-1

Anno XXXIV **Sommario del Fascicolo di Ottobre** **N. 10**

Abbonamento per il 1928 (dal luglio al dicembre) L. 9,40 (Estero L. 18,40).
Soci Vitalizi: L. 150,20 (Estero L. 250,20), *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Anno XXXIV - N. 10	Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata Non si restituiscono manoscritti nè fotografie Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. 1 alla pag. XVIII; del testo dalla pag. [illegible] alla [illegible]; e del notiziario dalla pag. [illegible] alla [illegible].	Ottobre 1928 (Anno VI)

BILANCIO SESSENNALE

L'essersi l'Italia data, da sei anni, una forma di governo non soltanto nuova rispetto alle precedenti dalla formazione del Regno, ma con caratteri particolari anche rispetto a tutte le altre forme costituzionali, induce molto di frequente a studiarne e a riassumerne le ripercussioni nelle singole manifestazioni della vita nazionale e internazionale. Così noi vediamo di tratto in tratto, per opera di serii competenti, presa in esame l'opera compiuta dal Governo Fascista in questi sei anni negli svariatissimi campi in cui la sua azione si estende: dalla finanza alla scuola, dalla difesa del paese alla difesa della fede pubblica, dall'agricoltura ai rapporti internazionali, al diritto, all'incremento demografico ecc. Ricapitolazioni che, pur differendo a norma dei diversi oggetti e pur tenendo conto degli inevitabili errori o delle non ancor complete realizzazioni, concordano nel rilevare l'unità dello spirito, l'altezza degli ideali, l'energia costruttiva a cui tale azione si ispira.

Vorremmo per parte nostra, e con perfetta obiettività, dire delle conquiste che il turismo ha fatto nel periodo storico di cui in questi giorni si inizia il settimo anno: che ha fatto per opera diretta o indiretta del Governo e segnare nel tempo stesso alcune mete verso le quali ci sentiamo avviati con celere ritmo, e colla fede di poterle raggiungere.

Ma anzi tutto conviene di osservare che il turismo, sia nazionale che internazionale (il Touring si occupa più particolarmente del primo, e l'ENIT del secondo, ma le due associazioni sono affratellate nell'opera di propaganda) ripete, come in generale l'industria, le sue fortune dalle iniziative private, stimolate dal legittimo tornaconto. Tuttavia esso non può svolgersi e crescere se non per il fatto di condizioni generali che gli siano favorevoli. Poniamo in primo luogo quella della sicurezza e della tranquillità. Si può viaggiare anche attraverso il deserto, pronti a respingere gli assalti dei briganti nomadi; ma quello è turismo di eccezione: il viaggiatore che non si propone se non fini di svago istruttivo cerca anzi tutto di esser libero da ogni preoccupazione di incolumità per-

sonale; e questa è messa in pericolo non solo dai malviventi, bensì da ogni perturbazione della pubblica tranquillità, anche da quelle, per il passato così frequenti, che accompagnavano le lotte di carattere economico o sociale: le quali riuscivano doppiamente moleste o per il carattere di violenza che assumevano o per le interruzioni dei pubblici servizi, fastidiosissime per chi si trova nella propria residenza, ma oltremodo imbarazzanti per chi viaggia.

Ora su questi punti convien dire che tali preoccupazioni sono totalmente sgombrate dal campo del turismo italiano. Oggi chi viaggia in Italia sa che, tranne casi non imputabili alla volontà umana, può fare preciso assegnamento sulla regolarità di tutti i servizi, come sulla sicurezza della persona e degli averi. Anche i furti o le manomissioni dei bagagli sulle ferrovie, che una volta si verificavano con tanta frequenza e tanto ci screditavano, son diventati rarissimi. Un grafico esposto alla Fiera Campionaria di Milano, nel padiglione della Milizia ferroviaria, alla quale, come alla più stretta disciplina del personale, si deve il miglioramento, era sotto questo rapporto, addirittura impressionante nella sua breve eloquenza.

E poi che parliamo delle ferrovie, strumento principalissimo del grande turismo, cioè di quello che comprende il maggior numero di turisti, è appena il caso di accennare ai sensibilissimi miglioramenti nel servizio, non diciamo del periodo bellico o di quello appena successivo alla guerra, ma anche di quello di anteguerra. Se non abbiamo ancora la frequenza dei treni che contraddistingue le ferrovie della Germania e dell'Inghilterra, abbiamo tuttavia già quasi raggiunto l'equilibrio fra il loro numero e le aspirazioni dei viaggiatori; il materiale viaggiante logoro e indecoroso fu scartato e si va continuamente sostituendo il meno comodo con quello razionale e di nuova costruzione: le vecchie ansimanti locomotive passano a riposo, anche per il continuo lavoro di elettrificazione delle linee, che tanti vantaggi apportano ai viaggiatori. Sono mille e duecento i chilometri a trazione elettrica e 883 in via di trasformazione. Noi stiamo per raggiungere, come lunghezza elettrificata, anche quella della rete ferroviaria degli Stati Uniti.

Nella Modane-Torino-Genova-Livorno l'Italia possiede la più lunga linea (460 km.) a trazione elettrica del mondo. Parallelamente al rinforzamento dei binari, al loro raddoppiamento, su parecchie linee di cresciuta importanza, e alla costruzione di nuove linee per fini di penetrazione o di accorciamento (la direttissima Roma-Napoli è finalmente compiuta e in questo stesso fascicolo della Rivista si parla di quell'altra pure da tempo in costruzione, ed ora aperta al traffico la Torino-Cuneo-Nizza e tra poco sarà condotta a termine la direttissima Bologna-Firenze, vittoriosa dell'ingombrante Appennino) procede la sistemazione delle opere di ingegneria civile, a sussidio della rete ferroviaria. Stazioni, di cui alcune sono opere monumentali, banchine, ponti ecc. Chi viaggia, nota frequenti, anche se brevissimi, rallentamenti del treno: e ognuno di essi corrisponde la visione di qualche lavoro in corso. Si è costruito per il passato con molta economia, per troppo tempo si sono trascurate le manutenzioni non urgentissime: si ripara. È lecito di presumere che fra non molti anni ci sarà perfetta corrispondenza fra lo sviluppo economico del paese e le sue ferrovie; e allora ci sarà posto anche per nuovi incrementi a favore del turismo.

Un altro risultato ottenuto con l'avvento del governo fascista, e mantenutosi senza eccezione, è stato quello della regolarità degli orari. Oggi l'italiano che va all'estero può far confronti e invece di trovarsi come prima umiliato, può qualche volta sorridere con un po' di malizia dicendo: *nel nostro Paese si marcia con maggiore regolarità*. Questa regolarità non è vantaggio solo per l'uomo d'affari, ma anche per colui che viene a visitare l'Italia: i lunghi viaggi specialmente richiedono tutto un programma, tutta un'organizzazione, nei quali la questione della regolarità di arrivare e di partire è elemento di primissimo ordine.

Abbiamo vetture dirette fra le principali comunicazioni interne: Roma non costituisce più un punto d'interruzione, perchè vi sono vetture dirette fra Milano e Torino da una parte e Napoli dall'altra. Esistono vetture dirette fra le principali località italiane e quelle estere dell' Europa continentale: da Genova si va direttamente fino a Cerbère (frontiera franco-spagnuola), dai porti della Manica a Roma, da Bordeaux a Milano, da Trieste a Dieppe e a Calais, da Brindisi a Boulogne, da Milano ad Altona, da Ventimi-

glia (via Genova-Milano) ad Ostenda, da Ventimiglia a Berlino e ad Amsterdam, da Roma a Varsavia, da Milano a Costantinopoli e così via, per citare soltanto alcune delle comunicazioni più lontane.

L'Italia, come sappiamo, è attraversata dal treno Sempione-Oriente-Express, cui s'innesta o corre parallelamente tutto un sistema di comunicazioni celeri dall'Inghilterra, Francia, Belgio, Svizzera da una parte e l'Oriente dall'altra fino in Asia Minore e al Cairo.

I treni diretti e direttissimi sono stati aumentati: si è istituito un nuovo tipo di treni, *i rapidi*, che circolano per ora solo su alcune linee e presentano veramente una innovazione per la rapidità e la quasi soppressione delle fermate intermedie: il *rapido* Napoli-Roma non ha fermate, il rapido istituito per la stagione invernale fra Roma e Milano aveva solo due fermate lungo tutto il percorso.

È recente la istituzione di treni direttissimi composti esclusivamente di vetture con letti di 1ª e 2ª classe tra Torino e Roma, Milano e Roma, Trieste e Roma, Roma e Reggio Calabria, Palermo, Siracusa. Recente è pure la istituzione di treni di lusso temporanei con vetture Pullmann Milano-Livorno, Milano-Bagni di Montecatini, Milano-Ancona, Torino-Milano-Venezia, l' istituzione di una carrozza Pullmann Torino-Savona-Ventimiglia.

Parlando dei treni internazionali abbiamo, oltre il Sempione-Oriente-Express già citato innanzi il Milano-S. Remo-Nizza-Cannes, il Gotthard-Pullmann Express (Basilea-Zurigo-Milano), il Parigi-Roma.

Sono stati aumentati i servizi ordinari di vetture letti in aggiunta ai treni: anche qui esistono, oltrechè molte comunicazioni interne, comunicazioni internazionali con le principali località estere dell'Europa continentale.

Dicono delle tariffe, che son care: ma non hanno provato a viaggiare all'estero (in Germania, in Inghilterra, in Isvizzera, in Ispagna, in Jugoslavia, in Norvegia, in Isvezia, in Danimarca ecc. si paga più caro che da noi, soprattutto per quei viaggi dove qui funziona la tariffa differenziale). E, viceversa, in nessun paese come il nostro vi è tanta larghezza nella concessione di riduzioni a favore del turismo: l'*Estate Tridentina* e l'*Estate Silana*, la *Primavera Romana* e la *Primavera Siciliana* col loro cinquanta per cento di effettivo ribasso, informino.

Subito accanto alle ferrovie bisogna mettere i servizi automobilistici pubblici. Le linee automobilistiche, che nel 1914 coprivano poco più di dodicimila chilometri, ora superano i 62.000. Di questi 33.000 circa sono sovvenzionati dal Governo, il quale incoraggia con vistosi premi anche gli autoservizi di pretto carattere turistico. È anche qui l'esperienza è troppo diffusa perchè ci sia bisogno di molti commenti. L'incremento, in questa materia, era logico, naturale: ma è questione di misura. E a noi pare che difficilmente si sarebbe potuto far di più: o meglio, si sarebbe potuto fare di più, se non si dovessero far i conti coi mezzi disponibili.

Le automobili (e anche gli altri veicoli) corrono sulle strade. E qui, per molto tempo, furono guai e anche oggi non si va bene. Ma si andrà. Il problema era formidabile, e tanti altri premevano che un po' di stasi ci fu prima di decidersi a risolverlo radicalmente. La costituzione dell'Azienda Stradale, di cui i nostri lettori sono bene informati, è il segno vigoroso che si vuol procedere con passo deciso verso una radicale sistemazione di tutta la rete. Ma non bisogna dimenticare che già sforzi notevoli furono compiuti, vuoi dalle provincie, tra cui eccelle quella di Milano, vuoi da quei Provveditorati alle opere pubbliche, che impressero ai lavori nell'Italia meridionale e nelle isole un ritmo che vi era sconosciuto. Si pensi che nella sola provincia di Catanzaro, dal luglio 1926 al maggio 1928 si costrussero strade per un importo di più che 31 milioni e se ne progettarono per più di 111 milioni. E la Sardegna, così bisognosa di comunicazioni, ha visto finalmente allacciati tanti dei suoi comuni alle provinciali e alle stazioni ferroviarie, mentre per cura del Provveditorato si stanno costruendo 38 nuove strade per un importo di 26 milioni. Degna di particolare menzione, quella che da Terranova, passando per Santa Maria di Arzachena conduce al Palau (36 km.) da dove, a mezzo di apposito vaporino, si giunge in meno di un'ora all'isola di Caprera, eliminando per i numerosi turisti che vogliono rendere omaggio alla tomba dell'Eroe la lunga disagevole traversata da Terranova all'isola.

Le autostrade, che formano oggetto di ammirazione generale, e sono un'iniziativa pret-

tamente italiana, sorta in questo periodo, si moltiplicano grazie al concorso del Governo; avremo presto la Bergamo-Brescia, la Napoli-Pompei, le Autostrade toscane.

Turismo aristocratico, per ora, quello aereo: ma chi ha anche la più modesta conoscenza delle fasi che percorrono tutti gli strumenti del progresso, non dubita che l'uso ne diverrà sempre più largo e importante. Il governo ne ha la precisa sensazione e per ora l'aviazione civile è tutta imperniata sull'opera dello Stato. Fra il 1° aprile 1926 e il 1° maggio 1928 ben 11 linee furono inaugurate che, oltre a congiungere città italiane, si spingono a Vienna, ad Atene, a Costantinopoli, a Valona.

E non imperniati sull'azione dello Stato, ma validamente sostenuti da esso, con l'aggiunta di nuove linee sono i trasporti marittimi. Le Compagnie di Navigazione si sentirono rassicurate dal ristabilimento della disciplina nei porti (a cui concorre validamente la Milizia portuaria) e a bordo e osarono fino a profondere ingentissimi capitali per vincere, particolarmente nella concorrenza dell'elemento turistico, le potenti organizzazioni estere.

È ben nota quale preferenza si dia oggi, per i viaggi di piacere o di affari dall'America all'Europa, ai nostri colossi dotati di ogni più raffinata eleganza. Così oggi le più rapide e comode comunicazioni fra l'Europa e il Sud-America sono italiane, mentre, con opportune sovvenzioni, furono attuate le linee Adriatico-Marocco, l'Italia-Congo, il periplo africano, il prolungamento della linea dell'Estremo Oriente fino a Yokohama. E che cosa vi è di più squisitamente turistico dell'attrezzatura data a Rodi e a Tripoli fino a farne due soggiorni di cure climatiche e balneari?

Ma non basta approntare gli strumenti: bisogna creare la passione del viaggio, bisogna estendere e intensificare in tutti gli strati della popolazione quell'opera che il Touring persegue da trentaquattro anni, e ha la compiacenza di veder moltiplicata prodigiosamente. Le crociere di studenti, di modesti impiegati, di associazioni patriottiche sono continue; e la grande istituzione del Dopolavoro va sempre più orientandosi verso codesta forma che eccelle sopra ogni altra di carattere istruttivo e ricreativo a un tempo. Notevolissime facilitazioni ferroviarie e, piccola ma notevole per la sua grande estensione, l'abolizione della tassa di circolazione delle biciclette, favoriscono l'escursionismo, anticamera del turismo integrale; come la riduzione del dazio sulla benzina favorì il turismo automobilistico: il quale poi, come tutte le questioni inerenti all'automobilismo, si avvantaggia di parecchie iniziative dovute al Reale Automobile Club d'Italia, a cui il Governo accordò mezzi finanziari assai cospicui. E sta per entrare in azione la Milizia stradale, che disciplinerà meglio la circolazione.

A proposito di automobilismo, non va dimenticata la provvida adozione della mano unica, di utilità sempre riconosciuta, ma ostacolata nel passato da preconcetti o da interessi locali.

Degli alberghi è facile parlar male; ma si deve pur riconoscere che anche in questo campo molto si è fatto e che non sono mancati, non dico da parte di privati o di associazioni, ma anche dalle Autorità statali o parastatali provvedimenti, sia per migliorarne le condizioni igieniche (e a ciò contribuì anche l'opera generale spiegata a favore dell'igiene pubblica con acquedotti, bonifiche, procedimenti razionali per la nettezza urbana ecc.) sia per disciplinarne i prezzi e reprimere gli abusi. Fu abolita la tassa di lusso, furono create le Aziende di Cura, e fu recentemente inquadrata la classe degli Albergatori nella Federazione dei Commercianti perchè le necessità dell'industria alberghiera venissero meglio armonizzate cogli interessi generali del Paese. C'è ancor molto da fare, specialmente in alcune regioni dove quest'industria non ha tradizioni o le ha pessime: ma l'elevazione di tutto il tenore di vita si farà sentire anche negli angoli morti. Inoltre, per quanto riguarda l'afflusso dei forestieri, la stabilizzazione della lira se potè avere da principio un'influenza negativa, diventerà in ultima analisi, quando tutti i prezzi si saranno adeguati ad essa, un elemento favorevole impedendo gli esodi determinati da repentini squilibrii.

Dove poi lo Stato è entrato a gestire — direttamente o per mezzo di Enti creati e vigilati da esso — aziende diverse, che sono però in intima relazione colle fortune turistiche del Paese, ha dato a loro un vigoroso impulso: così ha fatto delle Terme di Salsomaggiore e di quelle di Montecatini degli stabilimenti

modello; così ha largamente aiutato la messa in valore del patrimonio speleologico del Carso; e non si deve dimenticare l'istituzione dei due Parchi Nazionali, del Gran Paradiso e dell'Abruzzo, enti conservatori di bellezze naturali. La Compagnia italiana di turismo (CIT) senza essere — come i precedenti — ente parastatale, ha ereditato le sue funzioni da un altro ente parastatale di propaganda, il benemerito ENIT. E strumento di propaganda nuovo, moderno efficacissimo quello che agisce per il potente impulso della L.U.C.E., che tanto coopera colle sue visioni cinematografiche a diffondere la conoscenza delle bellezze d'Italia.

Infine conviene di ricordare, come nuovo e significantissimo riconoscimento ufficiale dell'importanza del turismo, l'aver riservato in 19 Consigli Provinciali dell' Economia, cioè di quelle Provincie dove maggiore è l' interesse turistico, un seggio ai rappresentanti designati dal Touring e dall'ENIT e, per qualche provincia, da Enti affini.

In un bilancio non può mancare la parte passiva, e in questa iscriveremmo il forte aumento della tassa d'ingresso nei Musei, agli Scavi ecc., così sensibile a quegli stranieri che nei loro paesi sono avvezzi alla gratuità o alla quasi gratuità: ma confidiamo che si possano adattare temperamenti per mitigare almeno un provvedimento di dubbia utilità fiscale, di certo danno morale.

Però, a proposito di Musei e di scavi, sarebbe ingiusto non ricordare che, sia pur con un bilancio assai modesto, si sono iniziate opere di grande interesse: gli scavi di Ercolano, il prosciugamento del lago di Nemi; si è fondato il ricco Museo dell'Impero, degnamente intitolato a Benito Mussolini, assertore dell'idea romana e imperiale; si sono tratti in luce i Fori d'Augusto, si è tracciato la strada al tempio di Segesta. E molto si è fatto per la conservazione di edifici che rischiavano d'essere manomessi per private speculazioni.

Ottima, se sarà applicata rigorosamente, la disposizione dell'on. Giuriati per sottoporre alla Direzione Generale delle Belle Arti i progetti di opere pubbliche, dai quali potesse derivare qualche deturpazione del paesaggio.

Per quanto poi riguarda l'integrità del patrimonio forestale, elemento di bellezza, provvida l'istituzione della Milizia.

***

C'è in tutti i paesi un grande risveglio per attivare correnti turistiche nell'interno e dall'estero. Chi ha occasione di assistere annualmente all'assemblea dell'Alliance internationale de Tourisme, al Congresso delle Associazioni Ufficiali di Turismo, alle sedute del Consiglio Superiore di Turismo, ha la precisa sensazione di questo atto che è da una parte sommamente confortante perchè quanto più lo spirito turistico si diffonde e più se ne avvantaggiano tutti i paesi, ma per un altro riguardo ci deve far sentire la necessità di non restare indietro, in un campo dove l'Italia ha tutti gli elementi per essere al primo posto. Ora, guardando a ciò che è stato fatto in questi anni, non è presuntuosa speranza che si possa avvicinarsi sempre più a codesto primato: e di ciò ogni cittadino italiano deve compiacersi (e a maggior ragione i Soci del Touring, che sono collaboratori attivi dei progressi del turismo) perchè il turismo non è fenomeno isolato, ma in funzione della vita economica e sociale del Paese. Di questo il Governo Nazionale mostra coi fatti di essere convinto.

VIADOTTO SUL VALLONE RIVOIRA ALL'IMBOCCO DELLA GALLERIA ELICOIDALE.

NUOVE ARTERIE DI TRAFFICO

LA LINEA FERROVIARIA CUNEO-VENTIMIGLIA

In questo mese di ottobre 1928 si inaugura, con la solennità che l'avvenimento richiede, l'apertura all'esercizio completo, con trazione a vapore, della « Linea Ferroviaria Cuneo - Ventimiglia ».

Importanza economica della linea.

L'importanza economica, non che politica di questa ferrovia, giustifica che si colga l'occasione della inaugurazione per parlarne su *Le Vie d'Italia* del nostro Touring Club Italiano; e ci accingiamo a farlo, lieti che l'indole di questa pubblicazione e la non mai abbastanza lodata tirannia dello spazio, ci costringa a sorvolare su un subisso di argomenti, patrimonio attraentissimo di molte e svariate scienze naturali o appannaggio di più o meno attendibili leggende, di induzioni preistoriche od anche epopea grandiosa di fasti e nefasti indimenticabili, consacrati da storici millenni; argomenti tutti che si affollano alla mente quando si deve parlare delle regioni attraversate dalla « strada ferrata » in questione.

A porre in rilievo l'importanza economica e politica della linea, basterà accennare, sia pure di sfuggita, che essa, oltre a stabilire una nuova comunicazione tra l'Italia e la Francia meridionale, dà uno sbocco rapido e diretto sul nostro mare e a Nizza, alle provincie di Cuneo, Aosta e Torino, ricche la prima e l'ultima, di industrie, ricchissime tutte di derrate agricole; provincie popolose, che già da tempo ricorsero ad ogni mezzo di trasporto, per quanto disagevole, per convogliare la lo-

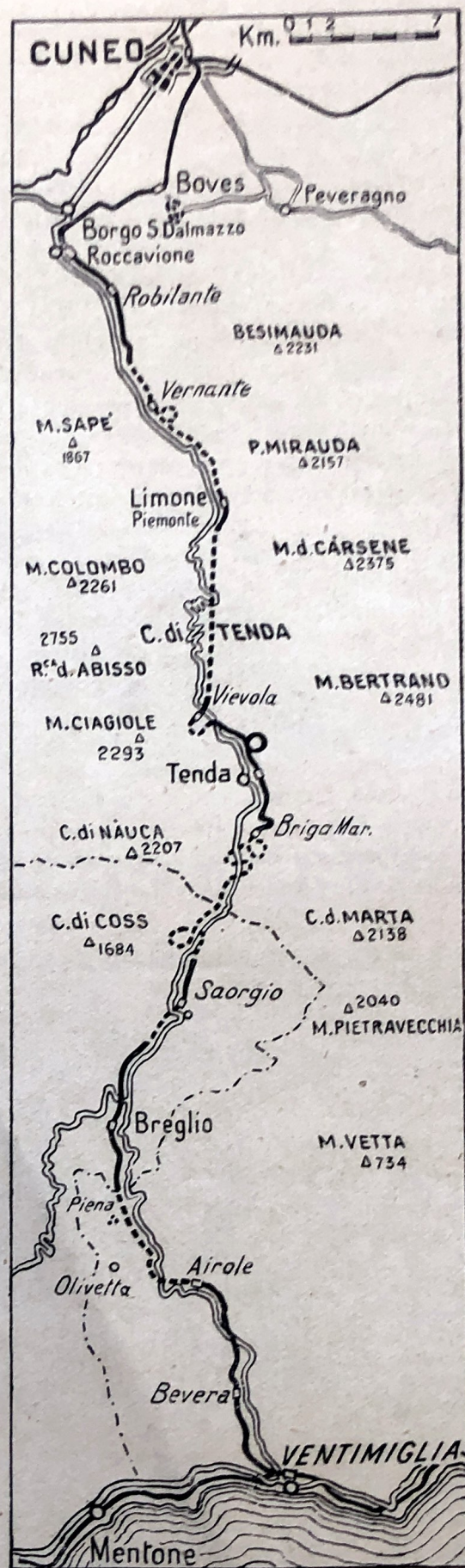
ro produzione esuberante, sia nelle Alpi Marittime francesi sia nella nostra Riviera di Ponente.

L'apertura all'esercizio di questa linea condurrà, giova sperarlo, ad una pronta soluzione dell'annoso problema doganale, da diversi anni sollevato dalla Camera di Commercio e Industria di Cuneo, che, nell'interesse delle due Nazioni patrocinava, col pieno consenso degli interessati, la « neutralizzazione doganale della Valle Roia », portando la frontiera doganale al bivio di Breglio, ora divenuto stazione internazionale.

Importanza turistica.

La Cuneo-Ventimiglia riveste invero particolare interesse turistico per le abbreviate comunicazioni fra il Piemonte e la Lombardia sia con la Francia meridionale sia con la Riviera di Ponente, frequentate, nella stagione invernale in special modo, da una folla di turisti ora costretti, per recarvisi, alle lungaggini non evitabili, della ferrovia Litoranea Genova-Ventimiglia, anche se dal Piemonte si raggiunga il bivio di Savona.

La nuova ferrovia assomma in sè tutti i pregi, tutte le attrattive di una tra le bellissime linee di montagna Europee. Allaccia, raggiunge vetuste città ora assurte al lusso della moderna civiltà cosmopolita; trascorre antichissimi paesotti cristallizzati nei ricordi del passato; intravede villaggi e casolari appollaiati su per le Alpi impervie, punteggiate come di nidi di aquila. Ricorda ombre di eserciti, di guerrieri famosi, di selvaggi corsari, di rudi montanari, che insanguinarono l'Evo di mezzo.

Bellezze di paesaggio, di panorami incantevoli: folti boschi di profumate resinose allietati dall'amoroso cinguettio degli augelli canori; ombrosi quieti castagneti; olezzanti praterie; argentei, secolari uliveti, ubertose campagne solatìe e poi l'ampia distesa affascinante dell'azzurrissimo mare che, infinito, si profila all'orizzonte. Picchi nevosi, forre, burroni, scroscio di pure fresche acque che zampillano allegre di macigno in macigno. Rocce che tagliano a picco la via ferrata; gallerie che si internano e si intersecano e girano a spirale nelle buie viscere delle montagne; viadotti e ponti arditissimi che sorvolano, miracolosi, su paurosi abissi, ove in fondo scorre spumeg-

IL PERCORSO DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA DA CUNEO A VENTIMIGLIA.

giante il Roia apportatore di energia, di luce e di civiltà alle due Nazioni.

In conclusione un susseguirsi continuo, pressochè ininterrotto, di opere d'arte, di manufatti che onorano la tecnica moderna; sudata e costosa ma pacifica vittoria dell'ingegno umano sulla forza bruta della non sempre docile natura. Più delle nostre povere parole varrà a dare un'idea della imponenza turistica di questa nuova ferrovia la sommaria descrizione dei lavori nel loro fantastico sviluppo; ma si può dire sin d'ora che è una linea di sicuro avvenire economico, che per la sua particolare importanza turistica, richiamerà in gran numero gli amanti del bello d'Italia e di fuori, tanto maggiormente allorquando — e ciò avverrà tra breve, chè già da tempo sono in corso di esecuzione i lavori più importanti — la ferrovia Cuneo-Ventimiglia sarà elettrificata e i locomotori sostituiranno le fumose locomotive.

Un po' di cronistoria.

Sino dagli albori dell'unificato Regno d'Italia, egregi cittadini proposero la costruzione di una ferrovia che congiungesse direttamente Cuneo al mare. Il primo progetto, accompagnato da una domanda di concessione — dice una recente lucida elaborata relazione della « Direzione Generale delle nuove costruzioni ferroviarie » (Ministero dei Lavori Pubblici), dalla quale riportiamo e stralciamo quanto segue — fu presentato nel settembre 1875. Conforme a tale progetto la ferrovia congiungeva Cuneo a Ventimiglia attraverso il Colle di Tenda e il territorio francese, con un percorso di km. 86 circa ed una spesa prevista di 38 milioni. Il progetto fu approvato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. nell'aprile del 1876, ma la concessione più non ebbe seguito.

Il problema venne nuovamente affacciato nel maggio 1878 in occasione della presentazione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria; ed infatti con la legge 25 luglio 1879, venne compresa, fra le linee di 2ª categoria da costruirsi, anche la linea Cuneo-Ventimiglia, lunga 70 km., escluso il tratto francese, e del costo previsto di 33 milioni.

Con successivi provvedimenti legislativi venne stabilito che la ferrovia « Cuneo-Nizza » per Ventimiglia e per il Colle di Tenda, sarebbe stata costruita nel ventennio 1880-1900 e si provvide anche allo stanziamento dei fondi necessari. Negli anni 1883, 1884, 1886 e 1889 furono appaltati i primi tronchi verso Cuneo e cioè: Cuneo - Borgo S. Dal-

LE ESEQUIE DELLA LINEA FERROVIARIA « NIZZA-CUNEO » IN UNA CARICATURA DEL GIORNALE « LE NIÇARD » DEL 23 MAGGIO 1903.

IL VIADOTTO DI TENDA, SULLA TRATTA VIEVOLA-CONFINE NORD (PROGRESSIVA km. 50.730).

mazzo; Borgo S. Dalmazzo - Vernante e Vernante - Limone - Vievola.

Detti tronchi, costruiti a semplice binario, ad eccezione dell' ultimo comprendente la galleria del Colle di Tenda, che venne eseguita per il doppio binario, importarono una spesa complessiva di 29 milioni e mezzo di lire e vennero aperti all'esercizio negli anni: 1887, 1889, 1891, 1900.

Nel frattempo venivano compilati due progetti per il tronco Vievola-Tenda; l'uno per trazione ad aderenza ordinaria, l'altro per trazione a dentiera col sistema Abt. Così pure per i tronchi successivi, congiungenti Tenda a Ventimiglia, oltre al tracciato per la valle della Roia, che attraversava il territorio francese, vennero studiati altri due tracciati; uno di questi, completamente in territorio italiano, importava il passaggio dalla valle Roia a quella del Nervia attraverso il Colle Marta; l'altro portava invece dalla valle Roia in quella Argentina per il Colle Ardente e da questa in valle Nervia sottopassando il Colle Langan (progetti ritornati oggi sul tappeto per ovvie ragioni economiche e politiche). Entrambi questi tracciati avevano in comune il tratto Piena-Ventimiglia.

Il Consiglio Superiore, esaminati i diversi progetti, approvava quello ad aderenza ordinaria per il tratto Vievola-Tenda, mentre per il tratto seguente si manifestava assolutamente favorevole per il tracciato diretto per la Val Roia che, come si è detto, interessava il territorio della vicina Repubblica.

Torna qui opportuno aprire una parentesi. In Francia numerosi fautori auspicavano da un ventennio l'allacciamento della linea ferroviaria con la ferrovia italiana Cuneo-Ventimiglia, ed ottennero infatti la legge 18 luglio 1902 che la dichiarava di pubblica utilità e ne dava la concessione alla « Comp. des Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée ». Ma difficoltà di ordine economico e politico dilazionarono l'inizio dei lavori da parte della Società concessionaria in modo tale, che il progetto sembrò naufragare. La pubblica opinione fu delusa e di ciò si rese interprete il giornale « Le Niçard » che il 23 maggio 1903 stampò una spassosa caricatura, ristampata sin d'allora in cartolina con grande successo e che qui di fronte riproduciamo.

VIADOTTO SUL TORRENTE RIOGNA E VIADOTTO SULLA ROIA ALL'IMBOCCO DELLA GALLERIA PORCAREZZO.

Finalmente, appianate le divergenze, intervennero congrui accordi fra la Società concessionaria e il Governo francese e fra questo e quello italiano, concretati quest'ultimo in apposita convenzione 6 giugno 1904, colla quale venivano regolate le modalità di costruzione, le condizioni di esercizio e la data d'inizio dell'esercizio stesso, fissata per il 1914. Dopo la stipulazione di questa convenzione, il Governo italiano provvide, con legge 30 giugno 1904, allo stanziamento di altri 38 milioni per far fronte al completamento della Cuneo-Ventimiglia nel nostro territorio.

Vennero subito iniziati gli studi definitivi per i tronchi da Tenda al confine nord e dal confine sud a Ventimiglia, lasciando alla vicina Repubblica la cura di provvedere agli studi e alla costruzione del tronco attraversante, tra i due confini, il suo territorio e così per la linea principale Breglio-Nizza. Nell'agosto 1907 furono appaltati i due primi lotti: Vievola-Gaggeo e Cagnolina-Tenda e, nel giugno e luglio 1911, gli altri due tronchi Gaggeo-Alimonda, Alimonda-Riofreddo-Cagnolina. Nei primi 9 mesi del 1912 vennero appaltati i 7 lotti da Tenda al confine nord (l'ultimo dei quali nell'aprile 1913).

Detti lotti furono tutti completati, in media, in tre anni e così poterono essere aperti al traffico: il 7 settembre 1913 il tratto da Vievola a Tenda e il 12 giugno 1915 quello da Tenda a S. Dalmazzo di Tenda, stazione di confine. I lavori relativi a questi tronchi importarono una spesa complessiva di 24 milioni di lire.

I 7 lotti del tratto Ventimiglia - confine sud vennero appaltati successivamente negli anni 1908-10-11-12 e 1913 e costarono circa 16 milioni di lire, furono eseguiti in circa due anni ed aperti al pubblico traffico; da Ventimiglia ad Airole, il 16 maggio 1914, entro i termini fissati nella convenzione italo-francese del 6 giugno 1904.

La grande guerra Europea trovò invece i lavori francesi al loro inizio; essi vennero ripresi e condotti a termine solo in questi ultimi anni.

L'IMBOCCO DELLA GALLERIA COLOMBERA, VISTO DALLA GALLERIA BIJORIN (PROGRESSIVA km. 51,814).

VEDUTA DI TENDA VECCHIA E NUOVA, COL VIADOTTO ATTRAVERSO LA VALLE DELLA ROJA.

Per allacciare rispettivamente le stazioni di Piena e di S. Dalmazzo di Tenda al confine francese ed aprire così la linea all'esercizio, in quest'anno furono completati i tronchi estremi con gli impianti di confine, e i fabbricati, e fu ampliata la stazione di San Dalmazzo di Tenda, con una spesa di circa altri 16 milioni.

Andamento della linea.

La ferrovia Cuneo-Ventimiglia subito dopo la Stazione di Cuneo segue per breve tratto il torrente Gesso, attraversandolo tre volte; ma bentosto la linea imbocca la pittoresca vallata del Vermenagna che segue lungo la sua sinistra fino al km. 19,403, dove lo attraversa con un ponte a tre luci; continua poi sulla destra fino a poco oltre la ridente stazione alpina di Limone, dove imbocca la galleria di valico sotto il Colle di Tenda, da cui prende nome. Dopo poco più di 8 km. sbocca a valle delle sorgenti della Roia, che segue poi, anche a traverso il territorio francese, sino ai pressi della sua foce, all'ingresso della stazione di Ventimiglia.

Lungo la valle della Roia, che corre rapida fra sponde, come si è detto, aspre, a picco talvolta, la ferrovia si interna spesso ora a destra ora a sinistra, nelle falde del monte e nelle vallette laterali quali il Rio Freddo, Bazzera, Levenza, Biogna, con una serie di ponti, di viadotti, di gallerie quasi ininterrotta. Soltanto a Bevera, dove la vallata si allarga, la ferrovia diventa pianeggiante e meno ricca di opere d'arte.

La linea risulta divisa dal confine italo-francese in tre tronchi: il primo da Cuneo al confine nord, a circa 4 km. poco oltre la stazione di S. Dalmazzo di Tenda, lungo km. 63,035; il secondo, che si svolge in territorio francese fino all'ingresso della stazione di Piena, lungo km. 18 e 495 m.; ed il terzo, dal confine sud a Ventimiglia, lungo km. 16,470; complessivamente 98 chilometri di sviluppo.

La Cuneo-Ventimiglia, che come si è già accennato ha spiccatamente il carattere di linea di montagna, ha nullameno pendenze che arrivano al massimo del 26 °/₀₀, mentre i raggi delle curve lungo la linea hanno un minimo di 300 metri, fatta eccezione per le curve all'uscita della vecchia stazione di Cuneo, ed all'ingresso della stazione di S. Dalmazzo di Tenda, che hanno raggi lievemente inferiori.

PIAZZALE DELLA STAZIONE DI SAN DALMAZZO DI TENDA. (VERSO IL FONDO SI SCORGONO GLI IMBOCCHI DELLA GALLERIA LEVENZA E DELLA GALLERIA ELICOIDALE RIORO).

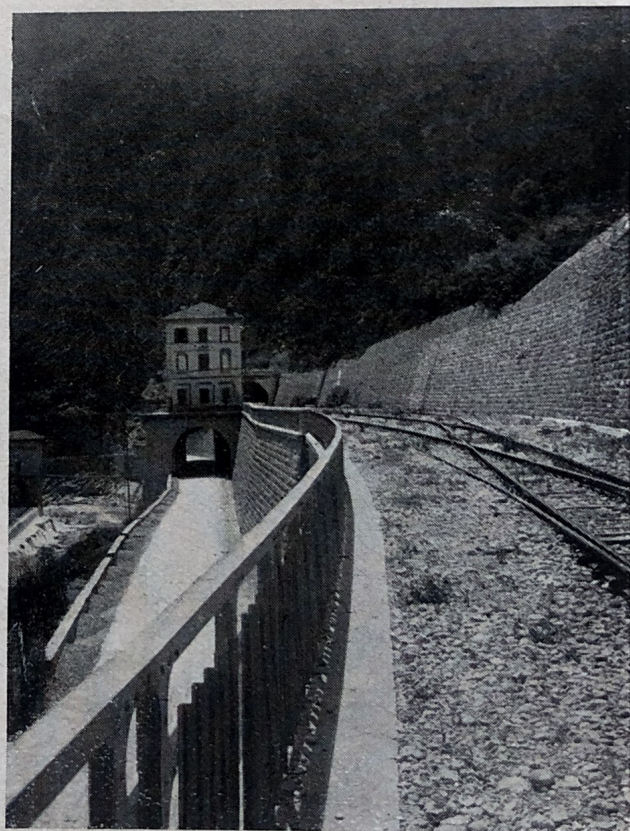
Le opere d'arte nella linea italiana.

Ponti e viadotti. - Il fiume Gesso, nei primi 12 km. dopo Cuneo, è attraversato con 2 ponti in muratura, a 3 luci e con uno di 74 m. a travata metallica. Al km. 21,720, un lungo ponte viadotto in muratura a 14 luci, di cui 10 di m. 7,90, 3 di m. 13,75 e una di 6 m., supera il vallone di S. Giovanni. Subito dopo, al km. 26,222 un maestoso viadotto, pur esso in muratura, valica il vallone Rivoira. Opera questa imponente, costituita da ben 14 luci di 15 m. di cui la metà a duplice arco, e da una luce di 23 m. per sovrapassare la sottostante galleria elicoidale, della cui elica costituisce il completamento. È un punto interessantissimo della linea, sia dal lato tecnico sia da quello panoramico.

I 5.218 m. di linea che seguono contano ben 8 viadotti a più luci: quelli di S. Lucia, Noceto, Mezzavia, S. Bernardo, Boschiera e Rocciaia.

La Roia viene attraversata 11 volte; 6 a monte e 5 a valle del tratto francese, con ponti e viadotti diritti, obliqui, in curva, di mirabile fattura ed arditezza. Ricorderemo tra questi quello rimpetto all'abitato di Tenda a 12 luci, quello d'ingresso alla stazione di S. Dalmazzo di Tenda che sorpassa anche il Levenza, quello Colombo e quello Bocche entrambi ad archi ribassati, di cui i centrali di 21 m. e i laterali di m. 10, ed infine il bellissimo ponte-viadotto sulla Roia (al km. 97.315, all'ingresso della stazione di Ventimiglia, a 3 binari, dei quali 2 per la linea Ventimiglia-Mentone), costituito da 9 archi ribassati di 15 m. di ampiezza.

Altri 6 ponti-viadotti valicano burroni e torrenti, come quello sul Levenza con annesso cavalcavia, al km. 54,957, sul torrente Biogna, sul Bevera al km. 94,228 a 4 luci di 20 m.

Le gallerie. - La stretta ripida vallata della Roia e la forte pendenza della valle Vermenagna da Vernante a Limone, costringe il tracciato spessissime volte in galleria, talvolta elicoidali — notevole quella detta Elicoidale che guadagna, con un percorso di metri 1502,25, un dislivello di 19 metri, e quella Rioro che con un percorso di m. 1807.44 perde invece 30 m. di quota. Importantissima per molteplici ragioni è la galleria sotto il Colle di Tenda. Questo ragguardevole sot-

LA STAZIONE DI PIENA, ALL'IMBOCCO DELLA GALLERIA PROMENTINO. (SI OSSERVI IL POTENTE PONTE COSTRUITO A CAVALIERE DELLA STRADA NAZIONALE PER SOSTENERE IL FABBRICATO DELLA STAZIONE).

LA SERIE DEI VIADOTTI LUNGO LE ROCCE ROSSE, DA FONTAN ALLA FRONTIERA.

terraneo, che con un percorso di m. 8098,64, mette in comunicazione la valle Vermenagna con quella della Roia, ha il suo asse in rettilineo e costituisce il più lungo rettifilo della linea, con direzione approssimativa nord-sud, fornito di doppio binario, con livellette anticlinali del 2 °/₀₀ a settentrione e del 10 e 14 °/₀₀ a mezzogiorno.

Le quote agli imbocchi sono di m. 1030 sul livello del mare, verso Cuneo, e di m. 990 verso Ventimiglia.

La vetta più elevata, che sovrasta la galleria, è a m. 1910 sul mare e a m. 870 sul piano del ferro.

Gravissime furono le difficoltà che si dovettero superare nella sua costruzione per avere incontrato, a circa 1625 m. dall'imbocco sud, una roccia gneissica triturata, compenetrata da melme argillose che, stemperate per l'affluenza di copiose filtrazioni acquifere, invadeva ad ogni tentativo di avanzamento gli scavi già eseguiti, presentando anche gravissimi pericoli per la vita degli operai.

Massi rocciosi di varia natura, frammisti alle materie melmose, impedivano il perfetto rivestimento delle pareti dello scavo, e, se spaccati o rimossi, provocavano prima la infiltrazione di una poltiglia giallognola argillo-calcarea semiliquida e poi vere irruzioni di materie pastose accompagnate da scosse e rumori terrorizzanti. A tali irruzioni, che assunsero talvolta proporzioni impressionanti, facevano seguito gravi dissesti nelle armature che a mano a mano sprofondavano di oltre m. 1.70.

Date queste gravissime difficoltà si dovette ricorrere — dopo aver provato invano con cunicoli laterali, ad asciugare i cantieri principali — a un sistema speciale di avanzata con armatura a cassa e marciavanti metallici. Gli spessori dei rivestimenti salirono fino a metri 1.96 in chiave, e a m. 2.43 all'imposta della calotta, e sino a m. 1.35 nell'arco rovescio; per questi rivestimenti venne adottata la struttura in mattoni, salvo in alcune tratte ove fu necessario impiegare pietra da taglio.

L'attraversamento della faglia rocciosa sopraccennata, fortunatamente non molto estesa, nel senso dell'asse del sotterraneo (circa 40 m.), rallentò notevolmente il progresso del lavoro. Prima di adottare l'armatura metallica, si impiegarono, in media, 12 giorni per scavare un metro circa di cunicolo. Con l'armatura metallica si riuscì a conseguire la stessa avanzata in meno di 5 giorni. Complessivamente, per la costruzione della trat-

ternano e variano continuamente durante tutto il percorso.

L'importanza della linea Cuneo-Ventimiglia imponeva la sistemazione degli impianti ferroviari di Cuneo, imperniata sulla costruzione di una nuova e grandiosa stazione sull'altipiano a nord-ovest dell'abitato ed infatti subito dopo la convenzione con la Francia del 1904, lo spostamento della stazione entrò nella fase di studio da parte dell'ufficio tecnico e da tempo ne furono iniziati i relativi lavori di esecuzione; oggimai la costruzione degli edifici per gli usi della stazione e per gli impianti di trazione è a buon punto; manca soltanto da iniziare la parte in elevazione del viadotto sulla Stura ad uso promiscuo per ferrovia e per viabilità ordinaria.

Sarà questa l'opera più grandiosa di tutta la linea. Si tratta di un viadotto a doppio binario della lunghezza complessiva per uso ferroviario di m. 803, con un'altezza, dal fondo valle al piano ferro, di circa 42 m. costituita da ben 26 luci di 25 m. ciascuna, oltre altre 3 luci minori.

Dal compimento di questa opera d'arte deriverà un nuovo e importante vantaggio a questa linea che ha costituito per tanti e tanti anni l'aspirazione di intiere provincie e di laboriose popolazioni.

Il tratto francese. - Sviluppo della linea e opere d'arte.

Il tratto francese della linea ha il suo capolinea alla stazione centrale di Nizza. La ferrovia segue la vallata del Paglione sino all'Escarène, passa in galleria sotto al colle di Braus ed arriva a Sospello; discende quindi la vallata del Bevera e passa in galleria sotto al Monte S. Graziano prima di raggiungere la stazione di Breglio. Da questo punto la ferrovia rimonta la valle del Roia e passando per Saorgio e Fontan, raggiunge la frontiera nord poco prima dei casolari di Merlo.

Da Breglio si stacca il binario che discendendo la suddetta valle della Roia, arriva, dopo 4 km. e 292 m. alla frontiera sud della stazione italiana di Piena.

Il tratto francese, linea principale e allacciamento secondario, ha uno sviluppo complessivo di 63 km. 018 m.

Nella maggior parte del suo percorso la linea attraversa terreni del cretaceo superiore, alternati da strati e faglie giurassiche; nei pressi di Sospello, rocce del vulcanico triassico sostituiscono il cretaceo, mentre poi, dopo Fontan, si attraversano schisti del più antico permiano.

I lavori della linea, cominciati nel 1911, sospesi durante la grande guerra, non poterono essere ripresi che in questi ultimi anni in causa delle difficili condizioni finanziarie.

Anche il tratto francese è ricco di importanti e costosissime opere d'arte, la cui esecuzione è sotto ogni riguardo degna del maggiore encomio.

Conta 40 gallerie di uno sviluppo complessivo di km. 22 e 123 m. delle quali: 13 dai 30 ai 100 m.; 12 dai 100 ai 300; 8 dai 300 ai 700; 3 dai 700 ai 1000 e 4 dai 1000 ai 6000 m.

Le due più lunghe gallerie: quella del colle di Braus, al km. 8.574 da Nizza, ha uno sviluppo di m. 5939 e quella del monte Graziano: m. 3887.

30 sono i ponti, i viadotti e sovra passaggi, di cui alcuni a 11 arcate, come il viadotto Escarène, a 10 come quello Vallera e a 17 arcate come il viadotto Eboulis.

Numerose e difficoltose furono pure le opere di sostegno e di consolidamento e quelle per sifoni, tombini, cavalcavia ecc.

Le stazioni francesi. - In territorio francese si hanno 11 stazioni: Nizza, Nizza S. Roch, a 15 m. s. m.; la Trinité, Victor a 72 m. s. m.; Drap-Cantaron, a 101 m. s. m.; S. Thècle a 180 m. s. m.; Pylle a 246 m. s. m.; Escarène a 386 m. s. m.; Le Touet, a 405 m. s. m.; Sospello, a 358 m. s. m.; Breil (Stazione internazionale), a 305 m. s. m.; Fontan-Saorgio, a 448 m. s. m.

Inutile il dire che anche la linea francese attraversa una regione sommamente pittoresca, una regione montana il cui fascino non è minore di quello cui abbiamo già accennato e completa meravigliosamente l'interesse turistico di questa superba arteria che congiunge con nuovi legami due grandi Nazioni.

E noi salutiamo fidenti, con animo forte e sereno l'avvenimento della inaugurazione della Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, inneggiando al Governo Fascista e al Duce, fattivi integratori di ogni maggior bene per l'Italia nostra, sotto la cui egida si avvera la tanto sospirata apertura della nuova linea.

PAOLO STACCHINI.

(fot. Berry-Ratti)

ESPOSIZIONE DI TORINO - IL PADIGLIONE DELL'OPERA NAZIONALE COMBATTENTI.

L'ESPOSIZIONE DI TORINO

Una Esposizione è anzitutto un modo di esporre; è un ambiente, un tono. La sua attrazione sul pubblico dipende non soltanto dalla importanza, dalla novità, dalla bellezza delle cose che fa vedere, ma anche dal luogo in cui le fa vedere, dall'arte con cui le mette in mostra.

Ora è un fatto, che se al mondo si sono allestite e si allestiranno ancora Esposizioni più grandiose, di carattere universale, compendî sbalorditivi delle bellezze naturali e della potenza creativa del lavoro umano, formidabili emporî d'incremento economico come quelli a cui ci ha abituati Milano, non è facile superar Torino nell'ambiente e nel tono delle sue Esposizioni al Valentino: in questa sede ideale dell'arte di esporre, dove la collina densa di verde, il fiume, il castello, lo sfondo alpino compongono un naturale quadro di ridente bellezza; e il parco stesso ha varietà di aspetti e rilievi, che agli espositori offrono possibilità non comuni ad altri pur meravigliosi parchi d'Italia, come il Pincio e le Cascine. Questo per l'ambiente.

In quanto al tono, allo stile, qui è proprio Torino che si manifesta con le sue tradizionali prerogative di vita: il senso dell'ordine armonioso, dell'energia pacata, della sobria eleganza, del buon gusto mondano. Un'importante rivista americana, nel suo numero del giugno scorso, ha scritto:

« Una piccola città è stata creata tra i boschi d'alberi centenarî del magnifico Parco del Valentino, uno dei più pittoreschi parchi d'Europa. Ed è certo che Torino, con la sua intatta fama di « belle Esposizioni », ha compiuto con questa Mostra una superba realizzazione ».

È innegabile, infatti, che in questa Esposizione, intesa a celebrare il quarto centenario di Emanuele Filiberto e il decennale della Vittoria, tutte le migliori qualità torinesi di ambiente e di costume convengono ad un risultato anche più evidente che nelle Esposizioni passate: assai meno vasta e complessa di quella del 1911, essa rinnova, aggiornandolo alle circostanze dell'ora, il successo di quelle anteriori Mostre torinesi, che ancora si ricordano come modelli di buona grazia espositiva.

E del successo d'oggi è detto tutto con questa constatazione: è un'Esposizione che al pubblico piace. Piace al pubblico popolare, che l'affolla curioso e ci si diverte; piace ai più assuefatti a tal genere di spettacoli, trovandovi anche lorsignori cose nuove, cose

ESPOSIZIONE DI TORINO - IL PADIGLIONE DI ROMA.

interessanti, talune commoventi, che parlano non soltanto agli occhi e alla mente, ma anche al cuore.

Di tanto successo il merito primo e maggiore è di S. A. R. il Duca d'Aosta. L'augusto ideatore e patrocinatore della Esposizione, il glorioso Principe Soldato, che al sentimento della vita guerriera, perenne virtù operante della sua Casa, unisce un aristocratico gusto delle belle cose e un'intelligenza moderna dell' organizzazione pratica, non ha avuto solo il merito di ideare e fermamente volere, superando non poche difficoltà, questa esaltante manifestazione della più gloriosa storia e del più ricco lavoro del Piemonte e dell'Italia, ma ha avuto pure quello di sapere scegliere gli uomini meglio atti ad interpretare il suo pensiero, a realizzare la sua idea. Basterà nominare, fra tutti i collaboratori volonterosi del Principe, il presidente della Giunta esecutiva: il gr. uff. Gerardo Gobbi, un' alta mente di amministratore preciso, di organizzatore geniale.

Architettura nuova.

Anzitutto: Esposizione architettonicamente nuova. Qui non è il caso di vedere in che cosa consista la novità e come essa possa essere ammirata o discussa, in tutto o in parte, a seconda del gusto e delle scuole. L'occhio profano avverte che c'è del nuovo, ha una sensazione diversa dal solito; e poichè la sensazione è di freschezza, di festosità, di giovanile estro, il visitatore se ne rallegra e più volentieri si affretta a passar la soglia del.... mistero.

Il piano totale dell'Esposizione occupa un' area di quasi mezzo milione di mq., e comprende una sessantina di costruzioni, tra grandi medie e piccine. Edifici colossali come i padiglioni della Chimica (mq. 10.000), della Moda e dei Festeggiamenti, dell'Agricoltura, dell'Alimentazione, dell'Opera Nazionale Combattenti, della Marina e dell'Aeronautica, e quelli che costituiscono tutta quanta la Mostra Coloniale. Edifici medî, come la Mostra dei Sindacati Fascisti, le Mostre del Freddo, del Marmo e la Casa degli Architetti, la costruzione rusticana della Caccia e Pesca, il Padiglione della Cooperazione Mutualità e Previdenza, il Padiglione Futurista, quelli dell'Alleanza Cooperativa, della Bottega del Vino, delle Industrie minerarie e ceramiche, del Governatorato di Roma con la Mostra del Giardinaggio. Edifici minori e talora minuscoli, come i dieci dell'

ESPOSIZIONE DI TORINO - L'ORIGINALE PADIGLIONE SARDO.

Artigianato, i Padiglioni della Montecatini, della Società Italo-Americana del Petrolio, dei Vetrai, della Lavanda, della Croce Rossa, delle Piccole Industrie, ecc.

ESPOSIZIONE DI TORINO - LA RIPRODUZIONE DEGLI SPALTI DEL CASTELLO DI RODI.

(fot. Berry-Ratti)

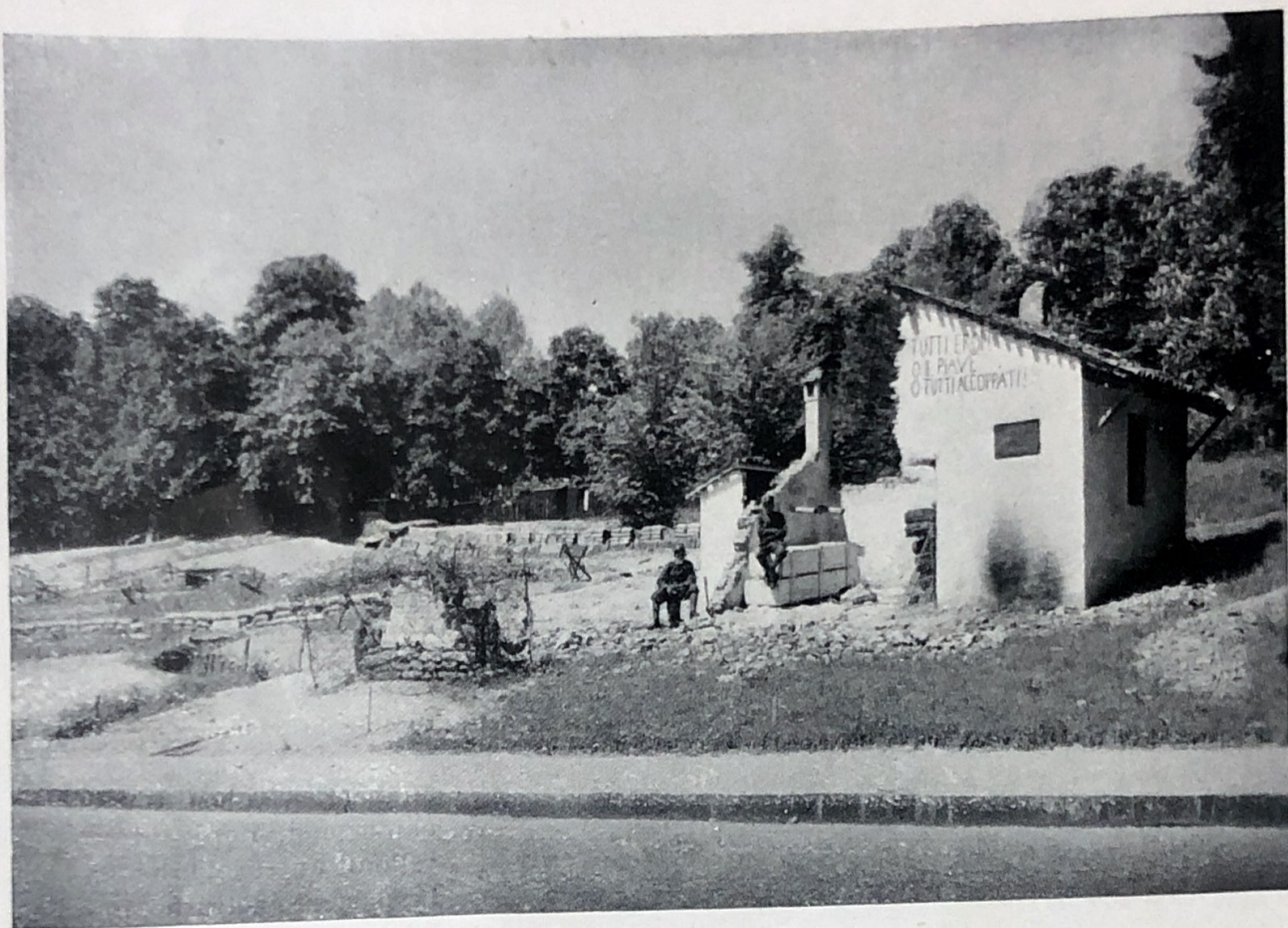
L'INGRESSO ALLA MOSTRA SABAUDA DELLA VITTORIA.

La Mostra Sabauda.

Qui non si vuol far da guida al visitatore dell' effimera città bianca nell' antico verde del Valentino. I milioni di lettori delle « Vie d'Italia » sanno oggi che... tutte le vie conducono a Torino per vedere l'Esposizione (e un po' anche per vedere Torino, che se lo merita!); e una volta giunti, la guida ognuno può procurarsela con pochi soldi. Qui basterà rilevare alla svelta quel che di più caratteristico interessa e piace e commuove nel complesso dell' Esposizione, incominciando da ciò che ne esprime il sentimento ideale: le Mostre storiche ed eroiche dell'antica e dalla nuova gloria sabauda e nazionale.

La Mostra storica sabauda occupa tutta un'ala del Castello del Valentino, la maestosa costruzione settecentesca che fu venerabile dimora di Madama Reale Maria Cristina. In queste sale la storia di Casa Savoia passa dinanzi ai nostri occhi con le figure le armi i documenti i cimelî dei Duchi dei Principi dei Re, guerrieri e legislatori, fondatori di Stato, costruttori di civiltà, duci di vittoria. Tra le curiosità più attraenti: la riproduzione plastica, mandata dalla Savoia, del Castello di Cambrésis ove furono firmati i patti tra Emanuele Filiberto, Filippo II ed Enrico II, dopo San Quintino; e l'elmo di bronzo cesellato, che il vincitore di San Quintino portò sui campi di battaglia. Tutta una sala è dedicata a celebrare la dominante figura del Principe Eugenio, il vincitore dei turchi e dei francesi; ed ecco lo stendardo che Torino affidò alle sue galere vittoriose a Lepanto; ecco i cimelî delle provincie savoiarde e piemontesi, quelli dell'Ordine Mauriziano, quelli della fedele Sardegna; ecco i quadri, le statue, le preziose carte e i gloriosi ricordi del Risorgimento.

(fot. Berry-Ratti)

ESPOSIZIONE DI TORINO - IL TRENO ARMATO DELLA MOSTRA DELLA MARINA.

ESPOSIZIONE DI TORINO - LA CASETTA DEMOLITA SUL PIAVE (MOSTRA DELLA VITTORIA).

La Vittoria: la trincea e le ali.

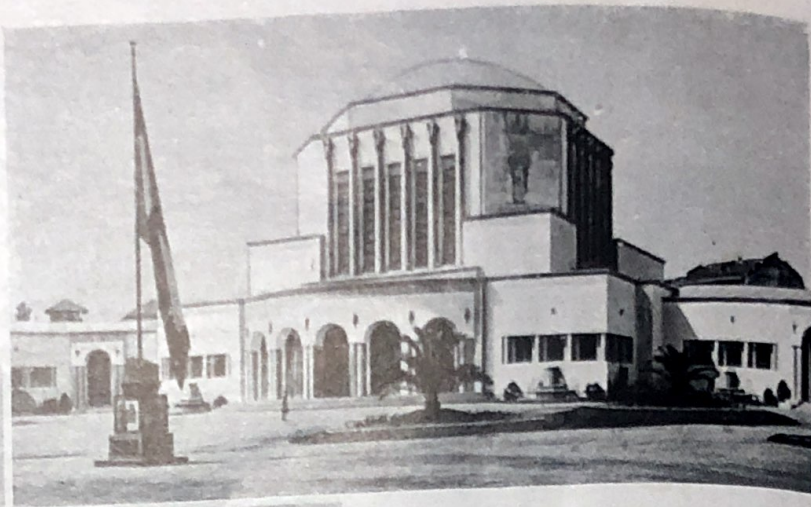
La Mostra della Vittoria è un complesso grandioso: nel Castello stesso del Valentino, le bandiere dell'Esercito, lacerate dalla gloria, venute da Roma a Torino a comporre questo esaltante trionfo tricolore del valore militare italiano. E in altre sale: le medaglie d'oro che dal 1848 al 1918 rappresentano una sfolgorante tradizione ininterrotta d'eroismo; le vetrine giornalistiche degli indimenticabili giornaletti illustrati di trincea; le attrezzature del servizio sanitario in guerra, il corredo invernale dell'Alpino, i ponti che il Genio lanciava sui fiumi sotto il fuoco nemico; le armi del Fante, la sacra terra del Piave raccolta in una teca di bronzo; cimelî e ricordi di eroi e di martiri, Battisti, Filzi, Chiesa, le stampelle ed il velocipede con un pedale solo di Enrico Toti. Fuori, una trincea autentica, fedelmente ricostruita.

« Qui l'immagine vedi della Trincea — che per 41 mesi di aspra battaglia — nel nome del Re e della Patria — fu agone a 3.000.000 di giovinezze — tomba a 500.000 Eroi — alveo al sangue sgorgante dalle carni straziate di 900.000 feriti — tutti Umili Fanti d'Italia — fermenti eroici di nuovi destini ».

Nella Mostra dell'Aeronautica, una delle più attraenti e commoventi, la Vittoria italiana è tutta un fremito d'ali, rappresentazione ideale e concreta insieme della formidabile potenza della nuova arma e dei fasti gloriosi della nostra Aviazione.

In un angolo, come sopra un rogo appena spento, ecco i resti dell'apparecchio di Baracca. Il colonnello Domenico Bolognesi — che di questa Mostra è stato il magnifico ordinatore — ha voluto che il velivolo dell'Asso degli Assi fosse presentato così, come fu rinvenuto sprofondato nella terra. Tra i resti del radiatore schiacciato, della mitragliatrice infranta, delle leve contorte è rimasto ancora il rosso terriccio del Montello. La gente guarda ammirata e commossa; sosta pensosa dinanzi a quella realtà eroica, su cui sente levarsi, come inestinguibile fiamma, lo spirito del generoso soldato del cielo.

E c'è folla anche attorno ad uno *SVA*, di-

pinto in giallo, sulla carlinga del quale spicca il leone di San Marco: uno alla volta, tutti vogliono salire la scaletta che porta al livello della carlinga. È l'apparecchio (pilotato dal capitano Natale Palli) sul quale Gabriele d'Annunzio nell' agosto

ESPOSIZIONE DI TORINO - *In alto:* IL PALAZZO DELLA MODA E DELLE FESTE. - *In basso:* IL PADIGLIONE DELLA CHIMICA.

del 1918 volò su Vienna, sfidando la flotta aerea nemica. L'apparecchio, col pilota e l'osservatore a bordo, figura pure fra le numerose fotografie disposte su di una parete del Padiglione; ma la gente preferisce toccare con mano quel seggiolino su cui rimase per tante ore seduto il Poeta, o la «cloche» che la mano sicura del capitano Palli manovrò durante il superbo volo.

Altri cimelî di eroi alati, glorioso museo di ricordi nostri, da devote mani composto. Dell'aeroplano del capitano Bourlot di Torino non si è trovata che la leva di comando contorta e sformata, eppure da sola ci parla degli ardimenti dell'aviatore torinese; così come l'elica dell'apparecchio del tenente Olivari. Sotto lo spezzone di un'elica di «Albatros» si legge: «Apparecchio abbattuto dal tenente Olivari alla presenza di S. M. il Re». E dell'Ancillotto si vede un pezzo di tela di un «draken-ballon», che egli attraversò col suo apparecchio; accanto, una fotografia ci mostra la casa dove egli nacque in S. Donà di Piave e che egli stesso bombardò e demolì perchè era stata occupata dal nemico. Tra altre vestigia e simboli della nostra gloria aeronautica, ecco i timoni gialli crociati di nero dei velivoli nemici abbattuti dai nostri: di uno, non si vede che l'ossatura, con qualche lembo di tela bruciacchiata; e, sparsi qua e là, mitragliatrici, fucili automatici, timoni di apparecchi nemici, il gigantesco carrello di un «Goliath» da bombardamento notturno, un «Fokker» ed un «Roland» da caccia. Vicino ad ognuno, su di un cartello, sta il nome del vincitore.

Sono in mostra anche motori di nostri apparecchi del tempo di guerra: l'industria italiana del motore aereo s'iniziò con.... motori francesi; oggi, essa trionfa col motore Fiat del «Savoia» di Ferrarin e Del Prete.

Le alte pareti del Padiglione aeronautico recano una decorazione rappresentativa: la guerra aerea di domani, che Dio ce ne liberi! E tra i pannelli, inquadrate da semplici ornamentazioni romane, si rileggono le più salienti frasi pronunciate da Mussolini e da Balbo: «L'ala che oggi riprende il volo non sarà più infranta» (Mussolini); «Il Littorio che sta a prora di ogni velivolo è alato come la nostra fede» (Balbo).

La Marina.

I segni della gloria e dell'eroismo ricorrono poi nella grandiosa Mostra della Marina: la divisa di Enrico Toti, il quadro della cattura austriaca di Nazario Sauro, il siluro di Rizzo contro la «Santo Stefano»... Nella Mostra della Marina si va in sommergibile. Tutta la parte centrale del sommergibile «Andrea Provana» vi è ricostruita

Sindacati fascisti integrano bene, con una documentazione rivelatrice, il quadro della nuova Italia uscita dalla Vittoria.

In Africa.

Per andare oltremare, in colonia, bisogna passare il Po. Nel

ESPOSIZIONE DI TORINO - *In alto:* IL PALAZZO DELLE FESTE E IL PADIGLIONE DELL'AGRICOLTURA. - *In basso:* IL PADIGLIONE DELL'AGRICOLTURA.

nelle sue vere e reali dimensioni: la gente circola curiosa nella torretta, nella camera di manovra, nella camera dei motori. « Navigare necesse ». E qui non si spende nulla e niun rischio si corre.... Due ancore colossali ricordano due colossi sepolti negli abissi dell'Adriatico non più amaro: la «Teghetoff» e la « Viribus Unitis ». Del resto, questa Mostra è tutta un'apoteosi marinara. Si vedono i marinai al loro posto di combattimento: la vedetta, il timoniere, il cannoniere. Tra i quadri dimostrativi, significativo quello che rappresenta il salvataggio dell'esercito serbo, compiuto dalla Marina italiana.

Fuori, sul viale, è il treno armato che Torino vide circolare per le sue vie e sul quale sono installati pezzi da 120 e da 75 controaerei; verso il fiume è la stazione radio; sul Po, il « mas » di Rizzo e di D'Annunzio per la Beffa di Buccari, i « topi » e le « raganelle », pontoni armati che sul Piave e sull'Isonzo conobbero l'ardimento dei fanti e degli artiglieri.

Nella sezione eroica dell'Esposizione va compresa anche la Mostra dell'Opera nazionale dei Combattenti, sebbene in questo padiglione la gloria dei vittoriosi soldati italiani si manifesti, oltre la guerra, nelle opere della pace, nelle grandiose imprese del lavoro agricolo, che l'O. N. C. conduce in tante parti d'Italia con risultati magnifici.

La Mostra della Cooperazione e quella dei

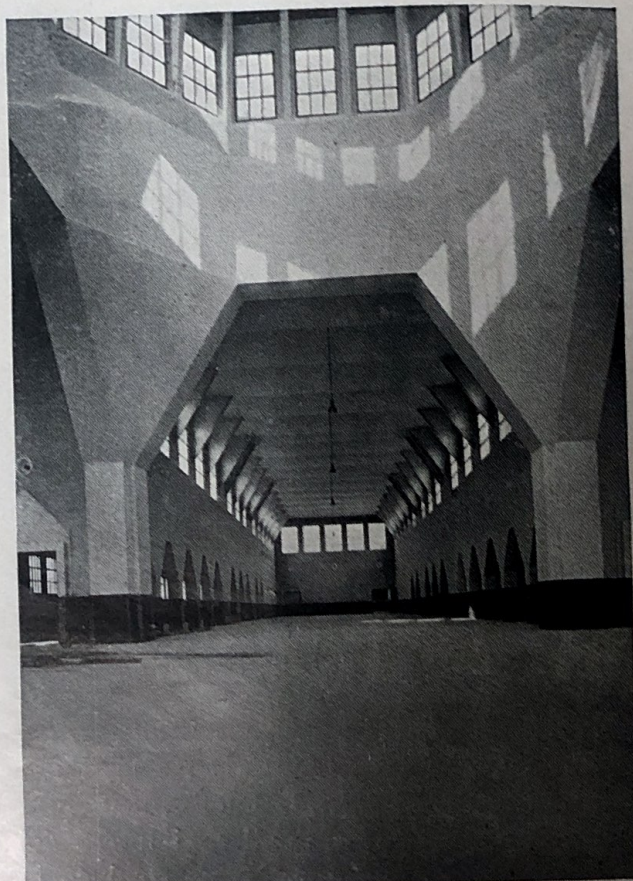
centro del Valentino c'è anche la Mostra delle Colonie, eloquente compendio dimostrativo dei grandiosi progressi del lavoro nelle nostre colonie africane; ma la grande attrattiva esotica dell'Esposizione è costituita dai viventi villaggi libici, eritrei e somali che sorgono oltre il Ponte Isabella. La vita indigena è qui al naturale, nella casa, nel « tukul », nel mercato, nella viuzza delle botteghe, nella moschea. Autentici campioni neri di arabi e di abissini, uomini e donne, vecchi e ragazzi, coi cavalli, i cammelli, le gazzelle, due leoncini, leopardi, faraone, coccodrilli, un' uccelliera favolosa, vivono qui la loro giornata, secondo gli usi e costumi della loro terra lontana. Tutta fiera gente simpatica, che si è ambientata bene sulla sponda del Po e che si lascia avvicinare volentieri, senza confondersi sotto tanti sguardi curiosi. Ogni tanto la normale quiete di questi villaggi è rotta da clamorosi spettacoli: ore di festa, di fantasia, danze e suoni e giochi e preghiere dal vero color locale. Ma questa parte dell'Esposizione non si descrive: bisogna starci un po' per avere la saporita illusione di vivere in Africa. Un segno del gran successo di questa mostra vivente? Tutte le signore

ESPOSIZIONE DI TORINO - IL PITTORESCO PADIGLIONE DELLA CACCIA E DELLA PESCA.

vorrebbero prendersi un morettino da adottare in casa, « groom », « lift », camerierino... Il Principe Umberto, com'è noto, ha nel villaggio il suo protetto: Nur, 12 anni, orfano, bel ragazzetto dal volto sorridente. Il Principe, nel suo recente viaggio in Somalia, lo distinse tra gli altri e volle curarsi di lui.

La Seta e la Moda.

Con i gloriosi trofei delle armi vittoriose, delle grandi memorie sabaude e della operosa conquista coloniale, l'Esposizione esalta anche le glorie, le vittorie, le conquiste del lavoro e della scienza in taluni campi importanti della produzione industriale e nell'agricoltura.

La Mostra della Seta, che occupa il grandioso « Palazzo del Giornale » — superstite duraturo dell'Esposizione del 1911 — è una festiva colorata fantasia di ricchezza. Qui l'arte antichissima del tessuto serico, doviziosa gloria italiana nei secoli e che in Piemonte fu introdotta da Emanuele Filiberto, rivive in movimento la sua progressiva storia: dall'arcolaio e dal telaio a pedale del '400 al telaio a motore dai mille rocchetti; dalla bottega di Madonna Oretta in Vaccherecia al lussuoso magazzino d'oggi, dove i broccati i velluti i damaschi sono a cascate fantasmagoriche di colori o drappeggiano i mobili in appartamenti d'ogni stile, bell'e

IL GRANDIOSO INTERNO DEL PALAZZO DELLA CHIMICA
(fot. presa prima del collocamento delle mostre).

ESPOSIZIONE DI TORINO - IL PALAZZO DEL GIORNALE, SEDE DELLA MOSTRA SERICA.

pronti a ricevere la signora di casa. L'assordante frastuono dei telai in azione, che rivelano al pubblico profano ogni segreto di quest'arte già misteriosa (la pena di morte minacciava nel Medioevo l'operaio di Lucchesia, che avesse rivelato il modo di torcer la seta od emigrasse), lo sfolgorio degli addobbi sulle scalee, al soffitto, nella galleria sovrastante il vasto salone, fanno di questa Mostra retrospettiva e attuale come un mondo fatato di seduzioni. L'industria italiana della seta trionfa nei suoi magnifici « stands » al confronto delle più famose Case estere; ed è una tentazione continua per il buon gusto delle signore e per il portafoglio dei rispettivi mariti. C'è un lenzuolo immerlettato che costa soltanto 30.000 lire!

Alla Mostra della Seta, che è pure mostra di moda e di mobilio, si riaccosta quella propriamente dedicata alla Moda, che è tra le più vistose dell'Esposizione e fa corona al grande Palazzo delle Feste. Torino, signora dell'eleganza, fa in questa mostra naturalmente gli onori di casa alle consorelle italiane, con le attraenti vetrine dei suoi modelli.

L'eleganza, il buon gusto trionfano anche nel Padiglione delle vetrerie di Murano: piccolo tempio di grazia irreale, di bellezza fragile, di miracoli in un soffio.

L'Artigianato.

Ma in questo campo delle cose belle per la casa, del folclorismo artigiano, l'Esposizione offre anche altre manifestazioni pittoresche, che specialmente costituiscono, ricca di significato sociale, la Mostra dell'Artigianato: una diecina di padiglioni originalissimi. In essi non si espongono solo merci o prodotti, ma si fa vedere l'artiere al lavoro, ambienti e lavoratori in carattere col tipo di produzione. Questa organizzazione originale, artistica, dimostrativa, è costata lunga fatica alla Federazione artigiana piemontese, che le ha dedicato una cura minuta e volenterosa. Ecco la rustica casa dei tessitori, e la casa colonica sarda; ecco il forno in azione del ceramista; ecco, sotto il salice piangente in riva al Po, la « Madonna Artigiana » modellata da Edoardo Rubino; ecco il laboratorio e le botteghe degli ebanisti, la bottega dell'orafo, quella fiorentina del libro, lo studio fotografico, la mostra varia degli artieri sardi, la mostra Chessa delle Valli di Lanzo.

La Chimica, la Terra.

La Mostra della Chimica tiene, con quella della seta, il maggior posto nella parte in-

ESPOSIZIONE DI TORINO - L'AFRICA.... SULLE RIVE DEL PO (I « TUKUL » DEL VILLAGGIO ERITREO).

dustriale dell'Esposizione. L'immenso padiglione è anch'esso un mondo di sorprese e d'incanti. L'intenditore vi trova gli ultimissimi risultati della scienza applicata, i profani stupiscono dinanzi ai miracoli che sotto i suoi occhi si manifestano. Sorprendenti applicazioni non solo industriali ma anche domestiche della elettricità e del gas, l'alto forno, la monumentale fontana chimica, i mobili fatti di carta, sono tra le più appariscenti meraviglie di questo magico ambiente, che è pure l'espressione di una delle più formidabili attività della scienza applicata all'industria.

La terra, i campi, le selve, le acque hanno all'Esposizione manifestazioni interessanti e pittoresche: la Mostra dell'Agricoltura, il padiglione della caccia e pesca, l'acquario, il padiglione dell'Agro pontino, i giardini di Roma, le numerose mostre della fioricultura, la bottega del vino (tutti i vini italiani: un vero trionfo bacchico, dove c'è da perder la testa!...). In poco spazio, il visitatore vede che cos'è una risaia — una piccola risaia modello —, come va coltivato il grano, come si tiene la stalla, come si lavora il latte, come si coltiva il tartufo, quali portenti ha compiuto l'Italia nel dissodamento dell'agro, che razza di pesci nuotano nelle acque dolci e nell'acqua salata, e gli animali benigni e quegli altri che popolano le più diverse faune del mondo: scimmioni rari e scimmiottine discole, cigni e gazzelle, serpenti boa, pellicani e leopardi, uccelli d'ogni foresta e orsi, daini e tartarughe....

L'Arte è rappresentata all'Esposizione dalla Mostra consueta della Società Promotrice, nella sua elegante stabile sede, e dalla Mostra futurista.

Il faro della Vittoria.

Sulla bella Esposizione torinese, compendio di memorie eroiche e di grandi opere di civiltà laboriosa, passa ogni notte una luce che vien dall' alto Colle della Maddalena, Parco della Rimembranza: la luce simbolica del Faro della Vittoria, che Giovanni Agnelli volle lassù innalzare, in nome degli « operai d'ogni opera, all'alto esempio dei mille e mille fratelli combattenti, che la vita donarono per accrescere la luce della Patria ».

GINO PESTELLI.

MESTIERI MEDIOEVALI A VENEZIA E A PADOVA

NELLA fascia del grande arco della Basilica di S. Marco in Venezia sono scolpiti i mestieri, noti nel campo letterario col nome di *Arti manuali o meccaniche* in contrapposizione alle *Arti liberali*. Se ne fa autore quel Filippo Calendario, architetto di larghe pretese, il quale però sembra appartenere più alla leggenda che alla storia.

Certo si è che queste sculture nella potenza del rilievo, nella forza espressiva delle figure, nella ricchezza dei particolari e dell'ornamentazione costituiscono un mirabile esempio della primitiva scultura veneziana agli inizi del Trecento, protesa verso lo stile gotico.

La fascia dell'arco è divisa in dodici compartimenti, dei quali undici danno la rappresentazione dei mestieri più comuni in Venezia. Cominciando dal secondo comparto a sinistra, ecco presentarsi un'arte importantissima per gli abitanti delle acque, la *costruzione di barche*. Quattro operai lavorano attorno allo scafo o agli accessori della navicella, che è sicuramente di proporzioni minuscole rispetto ai lavoratori, ma apparisce solida ed anche elegante. Si lavora di trivella, di martello, di raschietto con una certa maestrìa e vivacità, che dà animazione alle singole figure e fa dimenticare i difetti dovuti in parte alla limitazione dello spazio.

Salendo, passiamo in una cantina che facilmente si tramuta in osteria. Un vecchio forte ed un giovanotto portano un bigoncino di vino.

Da una botte cerchiata a legno, una figura padronale, cautamente, quasi trattenendo il respiro, svina e riempie un vaso a base quadrangolare.

(fot. Museo Civico, Padova)

SATURNO (SALA DELLA RAGIONE, PADOVA).

Un uomo seduto beve, sorseggiando con soddisfazione, da una colma scodella, mentre ecco un altro, con una certa ansietà negli occhi, attende che gli si riempia la scodella vuota. Venezia aveva nel Medio Evo non solo il *venditore di vino,* ma il vero *cantiniere,* che traeva abbondantemente l'uva dai filari delle isole.

(fot. Alinari)

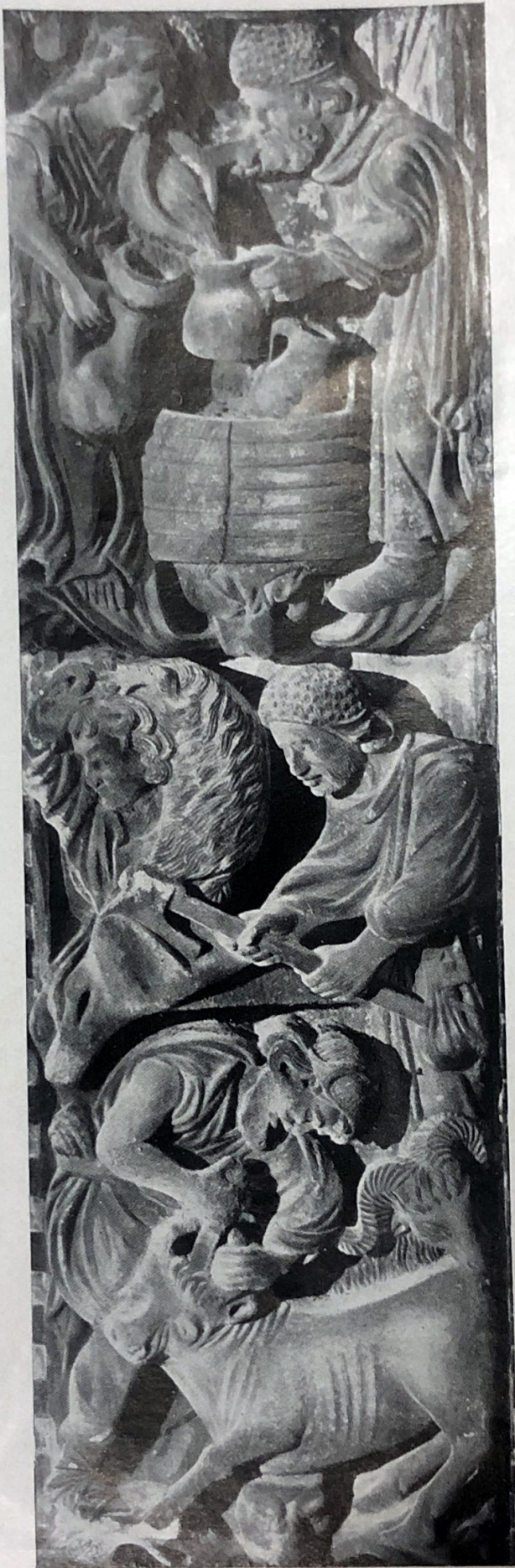
IL DIO-PIANETA SATURNO (BASILICA DI S. MARCO, VENEZIA).

Più del vino è necessario il pane, quel bel pane ben cotto, croccante, che un vecchietto dalla barba ricciuta, imberrettato, offre in pagnotte ad una giovane popolana. Due garzoni entrano nella bottega con panieri ripieni, che sembrano arrivare allora dal forno. Al venditore, ancor qui e negli altri quadri, va unito colui che fornisce il genere.

Un forte *macellaio* tiene afferrato per un corno un vitello, dalle forme un po' curiose, e gli conficca un coltellaccio nel collo. Un compagno arriva e porta al collo una pecora uccisa, mentre un terzo divide la carne con la mannaia.

Da un mastello ripieno, dove galleggia un vaso di terracotta, un uomo anziano leva del latte, lo passa nel recipiente di misura per venderlo ad una popolana che attende con una specie di anfora ed una ciotola. Più sopra — la fotografia è incompleta —

un compagno taglia e vende formaggio. Tra i due comparti, alla sommità dell'arco, è scolpito l'Agnello mistico, in mezzo a due angeli. Discendendo entriamo in una bottega a doppio lavoro, chè ivi sono rappresentati due mestieri — dobbiamo chiamarli entrambi così in omaggio al tempo! — che erano affini, il *barbiere* ed il *chirurgo*. Un uomo è assiso in un seggiolone. Un giovanotto gli tiene immobile il capo e incomincia a radergli la folta barba con un ferro che ha più del coltello che del rasoio. Poco sopra un chirurgo — personificato in un dentista — passando il suo braccio sotto quello di un giovane paziente in maniera da appoggiare al suo petto la testa, con una tanaglia comune procede all'estrazione di un dente. Le due scenette sono ritratte al vivo. Ma per noi ciò che massimamente desta la ammirazione è la sicurezza tranquilla degli artieri e la paziente rassegnazione di chi subisce la dolorosa operazione.

Un operaio, con le braccia nude, vestito di una semplice tunica succinta ai fianchi e coperto di un cappellaccio, sta cerchiando una botte, mentre un garzone sembra tenere tra mano un cerchio, ed un terzo personaggio arriva portandone altri sulla spalla.

(*In alto*) VENDITORE DI LATTE - (*In basso*) MACELLAIO.

Due mestieri si completano vicendevolmente in riquadri successivi, il *carpentiere* ed il *falegname;* là si disgrossano le tavole, qui si segano.

Più sotto, alla medesima incudine, due *fabbri* battono il ferro tratto dal fuoco, con tale naturalezza di espressione nei visi e nel movimento delle braccia che si attende quasi di udire i colpi alternati dei martelli. Più ingenua è invece la scena successiva che chiude con la *pesca* la serie di questi « mestieri » veneziani, che nel dialetto lagunare si chiamano: *squeraroli* (costruttori di barche); *magazzinieri* (osti); *forneri* (panettieri); *beccheri* (macellai); *lattivendoli; mureri; calegheri; barbieri* e *cerusichi; botteri; marangoni* (falegnami) e *segatori; fravi* (fabbri) e *pescatori.*

Al Palazzo Ducale (capitello 16) sono pure rappresentate le Arti meccaniche. Ma ivi il numero è ridotto ed in luogo di una scena animata, di un quadro tratto dalla realtà, ci si offre un solo personaggio, freddo, convenzionale, presentato dalla dicitura latina. Conviene però osservare che nel capitello doveva ne-

(*In alto*) CARPENTIERI - (*In basso*) FALEGNAMI.

(*In alto*) FABBRI - (*In basso*) PESCATORI.

(BASILICA DI S. MARCO, VENEZIA).

(*fot. Alinari*)
COSTRUTTORI DI NAVI (S. MARCO, VENEZIA).

cessariamente prevalere la funzione ornamentale, ed è per questo che il personaggio quasi sboccia come un fiore tra le foglie. Sono otto mestieri che in parte completano la serie di quelli scolpiti a S. Marco: *lo scalpellino, l'orefice, il calzolaio, il carpentiere, il misuratore di grano, l'agricoltore, il notaio ed il fabbro.*

Ma una serie che per naturalezza ed espressione più si avvicina a quello della basilica di S. Marco possiamo osservare nella Sala della Ragione in Padova.

Quivi in vari punti troviamo rappresentazioni di mestieri, specialmente dell'agricoltura, tra le occupazioni dei *Mesi;* v'ha inoltre un *fornaio* che con la lunga pala inforna il pane; due *fabbri* battono il ferro appena tratto dalle fiamme; un *chirurgo* estrae un dente ad una donna, che sta in ginocchio con la bocca aperta.

Però i mestieri sono raggruppati all'angolo della Sala, verso tramontana.

Ivi è il *costruttore di battelli,* che lavora attorno ad una piccola chiglia. Anche Padova fa viaggiare le sue merci per le vie dell'acqua più assai che per quelle di terra. Uno *scalpellino* sta terminando una specie di scolatoio. Un *calzolaio,* seduto sopra una rozza banca, raffronta due forme da scarpe.

Qui pure due *falegnami,* uno vecchio più in alto, un garzone sotto, tirano la sega tagliando tavole. Due quadri indicano probabilmente l'*industria locale delle pelli.* Un operaio siede a cavalcioni di una tavola e attende a preparare una pelle. Un altro lavoratore fissa le pelli per mezzo di cordicelle in cerchi di legno in maniera che rimangono stese. Il *carpentiere* è dipinto mentre ritaglia con l'ascia una tavola; nella bottega stanno gli attrezzi del mestiere. Uno *zappatore* rappresenta l'agricoltura ed un *uccellatore* la *caccia,* arte anch'essa manuale che nelle campagne di Padova sostituiva l'arte del pescare, propria di Venezia.

Le rappresentazioni del Salone e quelle di San Marco, quantunque si ispirino ad una tradizione artistica comune, differiscono però assai non solo perchè quelle sono in fresco, queste in rilievo e diverso ne è l'autore e la scuola, ma ancora perchè a Venezia i personaggi sono ordinariamente quattro, a Padova uno solo e rarissimamente due. Gli operai veneziani inoltre vestono una breve tunica senza maniche, i padovani indossano

(*fot. Alinari*)
FABBRO (DA UN CAPITELLO DEL PAL. DUCALE, VENEZIA).

(*In alto*) VENDITORE DI PANE - (*In basso*) CANTINIERE. (*In alto*) BARBIERE E CHIRURGO - (*In basso*) BOTTAI.
(BASILICA DI S. MARCO, VENEZIA).

(*fot. Museo Civico, Padova*)

(*In alto e in basso a sinistra*) LAVORATORI DI PELLI - (*A destra, in alto*) CALZOLAIO - (*In basso*) SCALPELLINO.
(SALONE DELLA RAGIONE, PADOVA).

un vestone lungo che copre le braccia e quasi arriva a terra. A Venezia il capo è scoperto o porta una berretta aderente, a cuffia, a Padova erano in uso certi berrettini pesanti che prendevano tutte le forme.

Abbiamo ommesso di descrivere una figura simbolica, che si trova alla base del grande arco nella Basilica di Venezia.

È un uomo di età matura, con barba folta e capelli lunghi, coperto il capo da un cappello di forma strana, il quale siede in un trono intagliato. Egli si morde il dito, ha lo sguardo desolato di persona colpita dalla sventura e tiene le stampelle incrociate ad indicare che è zoppo. Una leggenda di secoli, accolta dagli scrittori d'arte anche moderni, sebbene con qualche riserva, vedeva in quella figura il superbo architetto della basilica. Dobbiamo riconoscere invece la rappresentazione simbolica del pianeta Saturno, divinità triste che ha perduto il trono, ed è divenuta protettrice, secondo l'Astrologia, di tutti gli infelici e specialmente delle Arti meccaniche o manuali. Nella sala della Ragione la medesima divinità riappare in mezzo al gruppo dei mestieri, ma coi caratteri tradizionali del pianeta, cioè con i sette raggi. Qui Saturno è un re spodestato, con corona in capo, che regge un'asta, dalla quale pende una bandierina con la lettera S = Saturno. Si morde egualmente le dita ed ha lo sguardo smarrito di chi è infelice.

Tutti i gruppi tradizionali del Medio Evo — Mesi, Arti liberali e manuali, Virtù e Vizi — conservano il loro carattere simbolico nella figurazione artistica ed hanno spesso tra loro la divinità-pianeta, di cui godono la protezione. Ma da quando gli uomini perdettero ogni fede nell'influenza dei cieli, tramontarono lassù i pianeti, ed anche nell'arte il simbolismo astrologico fu avvolto in fitte tenebre.

R. BARZON.

(fot. A. Morbelli, Varese)

I FARAGLIONI VEDUTI DALL'ISOLA.

PER L'AVVENIRE DI CAPRI

Non parrebbe credibile, se non fosse dolorosamente vero; ma Capri comincia a lamentare una notevole e persistente rarefazione nel numero dei suoi ospiti e visitatori. A dirla con una parola sinteticamente espressiva, si vien constatando una crisi nel ritmo del turismo internazionale verso la radiosa isola partenopea.

O come mai? Non sembra possibile un fenomeno di tal fatta per questo cantuccio che fu sempre benedetto da Dio e prediletto dagli uomini, che fu preferito dagl'imperatori, cantato dai poeti, celebrato da tutti quale un'oasi di rara bellezza e di squisita delizia e a cui pertanto si volsero pellegrini d'ogni terra, come a una mèta di consolazione e di pace. Eppure è una realtà che il pellegrinaggio si va sviando, così che, se ne guadagnano gli egoistici amanti di solitudine, ne scapita il prestigio dell' isola e può derivarne un danno: danno che certo non si eviterebbe tacendo il male, mentre giova segnalarlo per porre mano ai rimedî.

C'è un cambiamento nel genere del traffico di forestieri, prima costituito da pellegrini, per così dire, più sedentari, che si soffermavano due o tre mesi nell'isola, ora da frettolosi *globe - trotters* che hanno per Capri solo quattro o cinque ore a disposizione nei loro itinerari formulati dalle agenzie di viaggi.

Il mutamento della corrente turistica dipende da un complesso di cause, tra le quali vanno indicate in primo luogo le mutate condizioni dei mezzi di trasporto e le mutate esigenze dei viaggiatori. Il diffondersi dei veicoli celeri ha reso gli uomini insofferenti d'indugi. Si vuol correre, divorar la strada, raggiungere il traguardo senza inciampi, e mal si tollerano deviazioni nell' itinerario. Molta gente che in passato transitava da Napoli col treno, vi transita adesso con l'automobile e fila per altri lidi, o, se si ferma, deve riprendere la marcia con lo stesso mezzo e difficilmente può o vuole liberarsene per dedicare qualche giorno o qualche settimana a Capri.

L'automobile ha indubbiamente nuociuto al turismo dell'isola, e d'altra parte non vi si sono dimostrati troppo propizî neppure i

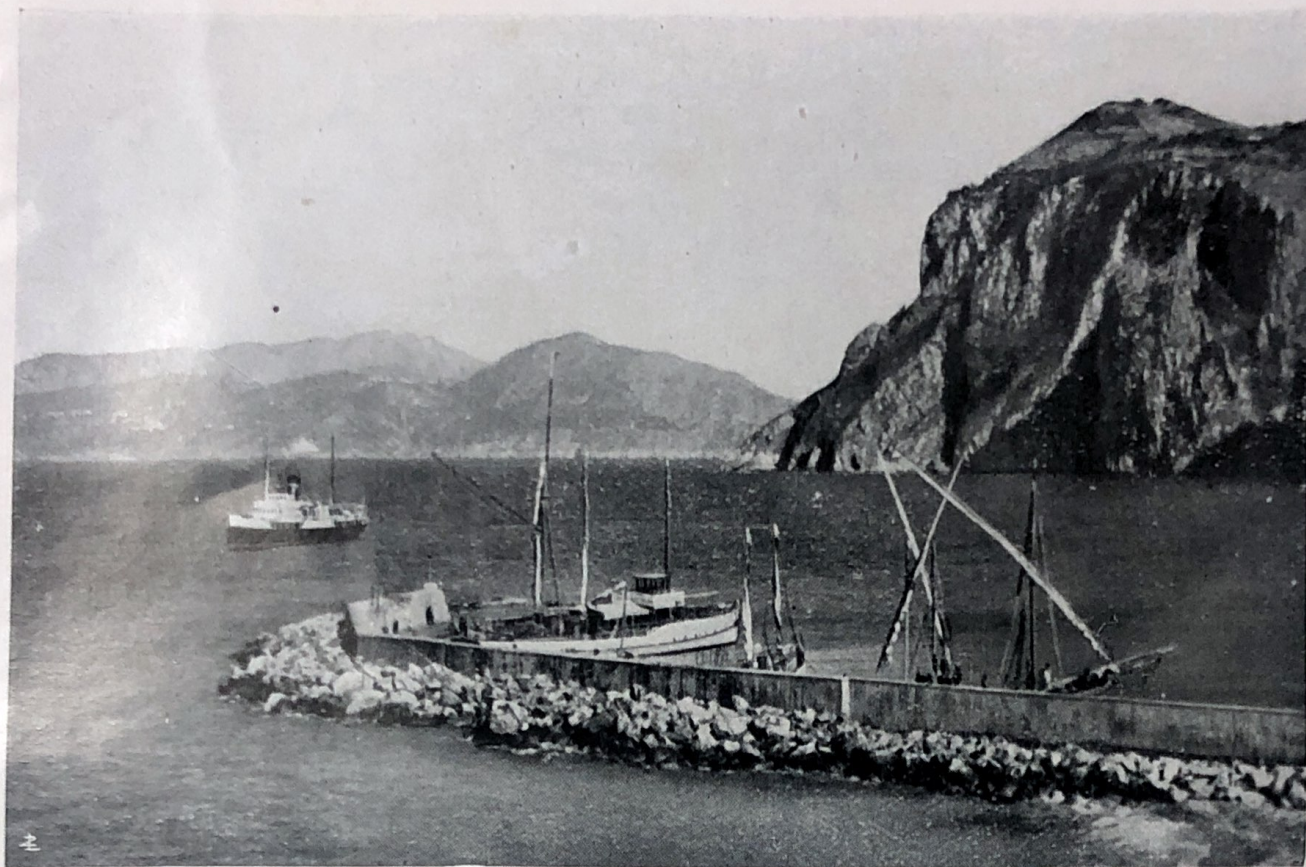
(fot. «Grafia», Roma)

CAPRI - LA MARINA PICCOLA.

mezzi navali. I battelli ordinarî compiono con soverchia lentezza il viaggio da Napoli a Capri, che spesso diviene movimentato soltanto per un dondolìo d'altalena non precisamente gradevole. È un esercizio che, quando si prolunga per due o tre ore, riesce decisamente molesto, e vi son persone le quali affrontano con la maggior disinvoltura la traversata dell'Atlantico e si preoccupano della traversata del golfo di Napoli e aspettano che il mare sia liscio come l'olio; ciò che non torna sempre comodo e non è certo pratico.

A migliorare questa situazione non eccessivamente incoraggiante, è intervenuta da qualche tempo l'introduzione d'un servizio di piroscafi di lusso, in aggiunta a quelli normali; ossia si è cominciato con un battello più veloce, che abbrevia la durata del viaggio e dei suoi inconvenienti, compiendo la traversata Napoli-Capri in poco più di un'ora. La maggior velocità rende questo servizio più costoso, ma è tuttavia fuor di dubbio che si tratta di un apprezzabile miglioramento.

Senonchè, non basta arrivare davanti a Capri per porre senz'altro il piede nell'isola. I battelli si arrestano un po' al largo, nella rada della Marina Grande, e bisogna ricorrere alle barche per poter scendere a terra. Ma c'è forse un porto? No. Per ora c'è soltanto un molo o banchina da sbarco, che non offre alcuna protezione in ordinarie condizioni di mal tempo e che serve soltanto per le barche, mentre i battelli non possono inoltrarvisi e tanto meno attraccare alla banchina. L'inconveniente è grave, ma non è impossibile ripararvi. Basta ingrandire il bacino portuario, e a questa decisione si è finalmente addivenuti così che proprio quest'anno hanno avuto inizio i lavori per la demolizione del vecchio molo e la costruzione di un molo nuovo.

Sarà un buon passo per favorire l'affluenza dei forestieri a Capri. Certo gl'inconvenienti citati, fastidiosi per i visitatori affrettati che pigliano il biglietto di andata-ritorno e si contentano di vedere Capri in poche ore, appaiono meno inceppanti e sono meno sensibili per chi intenda di soggiornare alcun tempo nell'isola e abbia perciò meno fretta di approdarvi e di ripartirne. Ora Capri è in verità piuttosto luogo di placida residenza che di frettoloso passaggio,

(fot. «Grafia», Roma)

CAPRI - VEDUTA DALLA MARINA GRANDE VERSO PUNTA CAPO.

e sotto questo aspetto non dovrebbero aver gran peso gl'inciampi su descritti, e certo essi sarebbero con lieto animo affrontati e superati, qualora le condizioni di soggiorno giustificassero il lieve sforzo e il piccolo sacrificio. Ma è ben qui il guaio più serio, è qui il nocciolo della questione, è qui la più forte ragione della crisi. Capri non è più nelle condizioni richieste oggi per offrire un brillante trattamento agli ospiti, per appagarne le accresciute esigenze; e non lo è più perchè, mentre essa è rimasta immobile, i tempi hanno camminato.

Si capisce quindi come i turisti delusi vadano a cercare altrove ciò che sanno di non poter trovare nell'isola napoletana.

***

È veramente un peccato, se si pensa a quello che Capri ha avuto dalla natura: la bellezza del cielo, l'incanto del mare, la soavità del clima per tre stagioni turisticamente sfruttabili dell'anno: la primavera, l'autunno e la estate, il che costituisce una grazia negata alla maggior parte dei luoghi della terra e particolarmente alle stazioni climatiche, le quali per solito dispongono d'una stagione sola.

E poi Capri vanta una terra ferace di uve prelibate, e acque prodighe alla pesca, e magnificenza di panorami e di risorse pittoresche, con una collana di scogli superbi e di bizzarre grotte, a cominciare dalla stupenda Grotta Azzurra. Inoltre è vicina a Napoli, scalo di navi provenienti da ogni punto del globo, approdo ambito da turisti d'ogni razza. Possiede, insomma, tutte le condizioni favorevoli per attirare le folle e trattenerle; eppure non le utilizza come dovrebbe perchè non è attrezzata a sufficienza, non è intonata al lussuoso vivere moderno, non ha camminato col progresso, ha creduto di poter rimanere impunemente la Capri d'una volta.

La Capri d'una volta andava bene per la gente d'una volta; non più per quella d'oggi, ch'è diversa di gusti e di costumanze. Poteva ancora andar bene una quindicina d'anni addietro, allorchè, realmente, la presenza d'una densa e affezionata colonia tedesca segnò il periodo aureo nella storia turistica dell'isola. Ma da allora le cose sono assai mutate nel mondo, e invece Capri è ri-

(*fot. «Grafia», Roma*)

CAPRI - PANORAMA DELLA CITTÀ.

masta quella ch'era allora. Anzi, quella ch'era da molto prima d'allora.

Chi scrive queste linee, dettate da un ansioso affetto, visitò Capri la prima volta nel 1892, cioè la bellezza di trentasei anni fa. Ebbene, ove se ne tolga — ossia, in questo caso, vi si aggiunga — la funicolare che ancora non esisteva, e qualche altra lieve miglioria, egli vide sin da quel tempo la Capri che conobbe più di trent'anni dopo, nel 1923; quella che ritrovò poi pressochè immutata nel 1927: insomma, quella che si vede oggi. Non si può dunque dire che siano stati fatti molti sforzi, in tanto tempo, se tutto l'apparato di sfruttamento turistico si riduce ancora ad alcuni negozi di quadri e gingilli e all'esibizione delle collane di sostanze più o meno preziose, da parte di alcune brave donne scaglionate alla Marina Grande, mentre altre donne, meno intraprendenti o meno fortunate, continuano a sfacchinare su per l'erte, trasportando sul capo le secchie di calce o le ceste di mattoni o di sabbia per le costruzioni edilizie, ciò che, del resto, dà un'estrema grazia al loro incedere, mentre, d'altra parte, esse compiono questa fatica (non eccessivamente grave) con l'orgoglio di servire una tradizione antichissima e bella.

Ma passiamo a cose di maggior rilievo. Del porto e delle comunicazioni con la terraferma si è già detto. Della funicolare si è incidentalmente fatto cenno, ma si può tornare sull'argomento per avvertire che anche quel servizio potrebbe essere migliorato per dargli un tono meno patriarcale e togliere qualche abuso di corse «speciali» a tariffa superiore, quando quelle ordinarie possono apparire sufficienti alla bisogna. E anche la tariffa ordinaria, oggi sproporzionata per un percorso inferiore al mezzo chilometro, dovrebbe essere attenuata.

Problema più serio: le strade. Si erano lastricati la piazza e il tratto che da questa conduce all'albergo «Quisisana», ma il resto era rimasto in uno stato che costringeva i viandanti a camminare nella polvere o a guazzare nel fango, secondo le giornate o le stagioni; ed era curiosissimo, ma stranamente significativo, l'uso invalso fra le signore soggiornanti in Capri, d'andare intorno portando in un'apposita borsa un paio di scarpine pulite, per infilarle quando giungevano al centro o si recavano a far qualche visita, in luogo delle scarpacce di cui solevano valersi per le passeggiate.

La necessità di provvedimenti era così manifesta che, in meno di un anno e per opera

(fot. «Grafia», Roma)

CAPRI - PANORAMA DELLA CITTÀ.

dell'Alto Commissario di Napoli, la situazione è ormai enormemente migliorata.

Non solo c'è la strada serpeggiante e camionabile che mena da Capri ad Anacapri, ma in quella zona si è praticata una viabilità minuta di sentieri nei punti pittoreschi, per consentire un più agevole godimento del paesaggio. Altrettanto si fa in altre parti dell'isola, mentre si procede ad una miglior pavimentazione della strada che conduce a Punta Tragàra sulla Marina Piccola. È una passeggiata d'un chilometro all'incirca, con bellissima vista della graziosa insenatura, del diruto Castiglione, della diroccata Certosa e dei fantastici Faraglioni; ma certo non se ne perderebbe nulla e sarebbe un ben gradevole sollievo se quella strada ricevesse una conveniente decorazione d'alberi, divenendo così più leggiadra e meno avvampante.

Altro problema grave era quello dell'acqua. Capri è priva di sorgenti, ma in compenso vi piove con frequenza, per cui la popolazione si valeva dell'acqua piovana raccolta nelle cisterne private. Senonchè nei riguardi dell'alimentazione idrica, della potabilità, non sembrava che tali cisterne offrissero tutte le necessarie garanzie igieniche e appariva opportuna una revisione generale, mentre era pur desiderabile la costruzione di qualche serbatoio pubblico moderno, di cui l'isola era completamente sprovvista. A tutto ciò si è ora ampiamente posto riparo. Manca, sinora, anche una rete di fognatura, ma questa deficienza sta per essere colmata, poichè è già approvato un progetto e sono pronti i fondi per eseguire l'importante opera pubblica che contribuirà non poco a migliorare le condizioni igieniche generali e particolari del paese.

***

Il discorso dell'acqua conduce il nostro pensiero al vino... Ma non per una maligna associazione d'idee; bensì per lamentare che del delizioso nettare fluente dalle vigne di Capri, neppure una stilla rimanga a irrorare i palati dei capresi e degli ospiti di costoro. Quel balsamico vino se ne va via lontano, a far lieti i buongustai che lo apprezzano e lo invocano, e certo è anche questo un simpatico modo per diffondere graziosamente il nome dell'isola e per farla amare; ma non sarebbe poi male se anche a Capri si potesse libare... il vin di Capri.

Neppure sarebbe male se a Capri si potesse cibarsi del pesce di Capri che squisito

(fot. A. Morbelli, Varese)
ISOLA DI CAPRI - L'IMPONENTE SCOGLIERA SUL LATO SUD-ORIENTALE.

ma d'un genere tutto diverso, ed è la famosa Grotta Azzurra. Fino alla scorso dicembre ognuno poteva rispondere con libero gesto al suggestivo richiamo: non v'era che da noleggiare una barca e affidarsi al barcaiuolo per la traversata e per l'ingresso. Ora appunto l'ingresso, che dianzi era sovente salato per i bruschi lavacri dell'onde guizzanti in sulla bocca dello speco, è divenuto salatissimo per un'ondata fiscale che l'ha preso a bersaglio permanente, ossia per una tassa di ben dieci lire a persona, che un esattore è là, vigile Caronte, a riscuotere dai turisti traghettanti.

Anzitutto la Grotta Azzurra è una bellezza naturale gratuita e che non costa nulla, nè per la mess'in scena, nè per la manutenzione, nè per la sorveglianza. E poi la misura della tassa sembra eccessiva, trattandosi di una semplice grotta, e ci si domanda che cosa mai si dovrebbe pagare, in proporzione, per vedere le grotte di Postumia, o, passando a un diverso ambiente turistico-culturale, per visitare le Gallerie degli Uffizi, i Musei Vaticani, o magari lo stesso Museo Nazionale di Napoli e gli scavi di Pompei. In ogni caso, se non si crede di togliere il grave balzello parrebbe opportuno di attenuarne il peso, almeno per gl'italiani e in primo luogo per i capresi, così come il Cook — che è uno straniero — concede, per la salita sul Vesuvio con la sua funicolare, una forte ridu-

abbonda nelle sue acque marine e che, appena uscitone nelle operose reti dei pescatori, piglia anch'esso il largo come il vino e se ne va a impinguare il mercato di Napoli. Non che, con questo, a Capri non si trovi mai del pesce, no: ne arriva e se ne vende e se ne mangia, se proprio se n'abbia voglia; ma è di tutt'altra razza e, per un colmo d'ironia, costa un occhio del capo.

Una certa vaga analogia d'argomento e una somiglianza di conclusione ci fa rammentare un'altra risorsa marinaresca di Capri,

zione agli abitanti nel territorio del vulcano.

Meglio sarebbe, del resto, valorizzare ed eventualmente poi sfruttare il patrimonio archeologico di cui Capri è doviziosamente fornita: non già per le favoleggiate dodici ville imperiali romane, ma per i molti residui, talora imponenti, che vi si trovano o vi si celano, e che presentano anche un non lieve interesse storico nei riguardi di Tiberio e dell' Impero di Roma in genere. Sono ruderi, avanzi di templi e di luoghi di delizia, disseminati specialmente nel territorio fra Capri e Anacapri e purtroppo lasciati in uno stato di deplorevole abbandono. Da tempo si promettono e si annunziano scavi, è vero, ma in realtà non si fa nulla, e intanto tutto cade in maggior rovina e quel che affiora di pregevole scompare misteriosamente o viene asportato senza riguardo e senza misericordia.

(fot. A. Morbelli, Varese)

ISOLA DI CAPRI - INGRESSO ALLA GROTTA MERAVIGLIOSA.

Di un'altra, speciale reliquia, pare invece che si voglia tentare la valorizzazione. Si tratta della Certosa, le cui grigie muraglie spiccano nella verde conca della Marina Piccola. L'opera di restauro, già iniziata, mira a realizzare il progetto di un benemerito cittadino di Capri, l'ingegnere Edwin Cerio, per fare dell' antica Certosa un libero centro di raccolta e di produzione artistico-intellettuale, una specie di pensionato o di Colonia, ove albergare, in una sessantina di decorosi e severissimi locali, un centinaio fra pittori, scultori, scrittori, prevalentemente italiani, non ospiti gratuiti ma paganti una quota sia pur modica, epperò trattati con riguardosa larghezza. Il progetto, studiato sino nei minuti particolari, caldeggiato da poeti nostri come Ada Negri e Marinetti, e da eminenti personalità straniere, e appoggiato dal Governo, dovrebbe trovare esecuzione mediante capitali forniti in parte dallo stesso Governo e in parte da altri enti.

(fot. A. Morbelli, Varese)

ISOLA DI CAPRI: LO SCOGLIO DEL MONACONE.

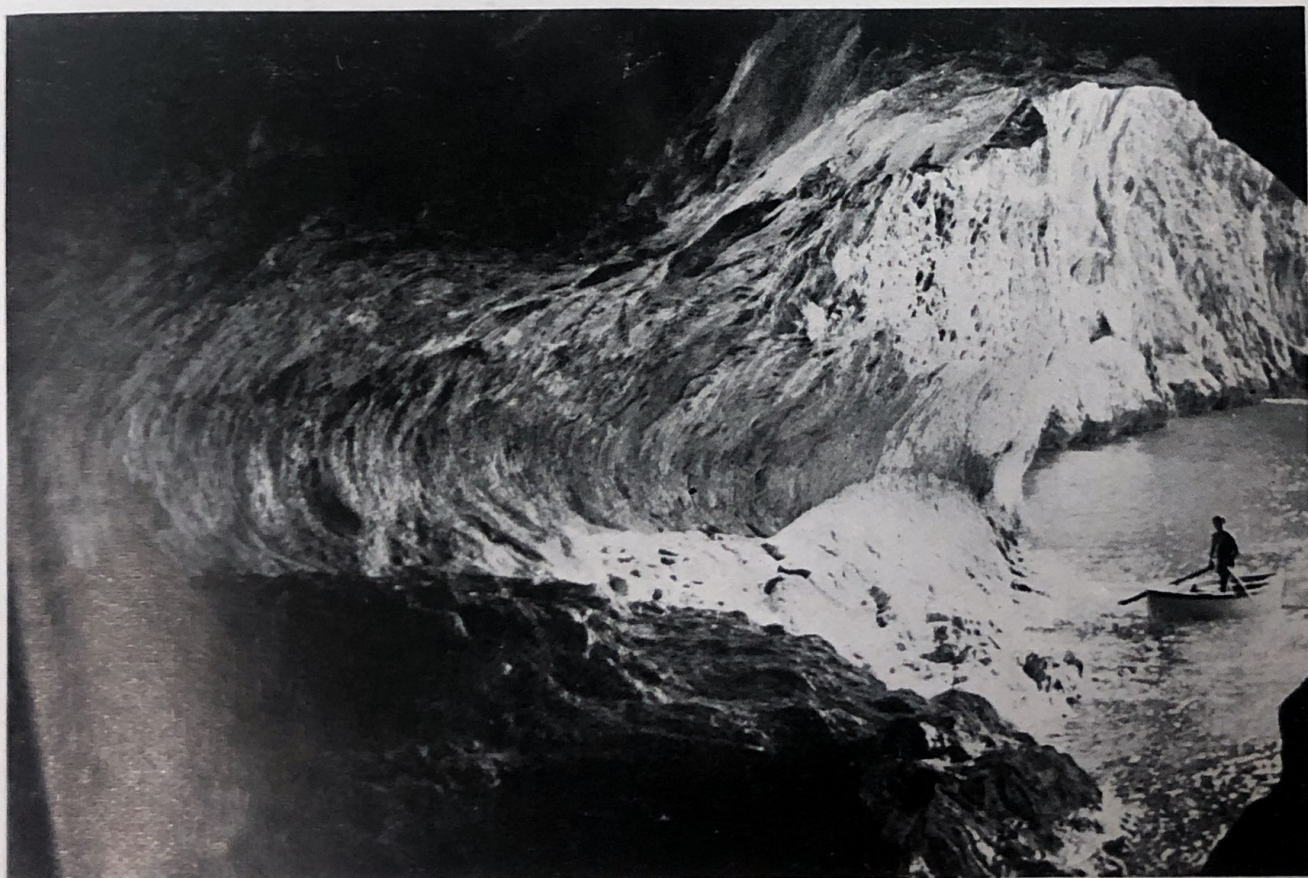
***

Questa specie di albergo molto *sui generis* ci porta a parlare un poco dei normali alberghi che Capri offre al pubblico. Ve ne sono oggi tre che risaltano su tutti per una vistosità più vivace e per un tono di modernità e di eleganza che si avverte particolarmente nel «Quisisana», ch'è l'albergo principale, la vedetta dell'isola. Ma peccheremmo di sincerità se tacessimo che anche questi alberghi sono suscettibili di qualche perfezionamento, in relazione alle tariffe che v'imperano e in confronto dei grandi alberghi d'altri luoghi. La penuria d'acqua, ad esempio, è un inconveniente che pregiudica in modo grave un ben inteso esercizio dell'industria alberghiera. Quando si è costretti a lesinarla, si compromette quella che è una base personale e collettiva essenzialissima nel vivere moderno: la pulizia. È questa una deficienza che si riscontra in grado ancor più acuto negli alberghi minori e che ci richiama a quanto già dicemmo circa la necessità di costruire dei sani serbatoi pubblici e di salvaguardare con cautele igieniche i serbatoi privati dell'acqua piovana, la quale è eccellente e salubre quando sia pulita.

Un'altra cosa che si ravvisa indispensabile al funzionamento della vita alberghiera di Capri, è l'allestimento d'un frigorifero, e pare strano che un tale ausiliario manchi per l'appunto qui dove l'isolamento lo renderebbe più prezioso. Nulla essendovi sul posto, di quanto richiede l'alimentazione, ne deriva che tutto si fa venire da Napoli, ma questa forma di dipendenza è aggravata dalla mancanza d'un frigorifero, almeno d'uno, per i generi più facilmente deperibili. Vero è che l'approvvigionamento si fa per così dire alla giornata, ma il tempo buono o cattivo è sulle ginocchia di Giove, onde può accadere che una mareggiata improvvisa tagli Capri da ogni utile comunicazione, o le sottragga ogni concorso d'ospiti, mandando alla malora le proviande.

Come mai non si è pensato a premunirsi contro queste rischiose alternative? Perchè non si è costruito un frigorifero? Perchè non unirsi per esser più forti e affrontare insieme spese e difficoltà comuni? Forse non è l'armonia più cordiale quella che regna tra le due dozzine d'albergatori di Capri, i quali sono anche riluttanti a procedere a innovazioni e riforme.

(fot. A. Morbelli, Varese)

ISOLA DI CAPRI: L'ENTRATA ALLA GROTTA VERDE.

(fot. A. Morbelli, Varese)

ISOLA DI CAPRI: INGRESSO ALLA GROTTA BIANCA.

(*fot.* « *Grafia* », *Roma*)

CAPRI - IL CHIOSTRO GRANDE DELL'ANTICA CERTOSA.

È così che molti di questi alberghetti son rimasti com'erano una volta e che certe osterie, improntate d'un esagerato « color locale », sembrano fatte apposta per respingere anzichè attirare il turista. Ed è ancora così che, all'infuori del *tennis* del « Quisisana » e del *dancing* del « La Palma », che sono in sostanza ritrovi privati, l'unico ritrovo pubblico di Capri è sempre quel Caffè Morgano che vi resiste imperterrito da trent'anni in qua, e che il solo periodico passatempo è costituito dal modesto cinematografo funzionante due volte la settimana.

Si fanno, è pur vero, luminarie, feste in barca, concerti e balli, ma tutto ciò, tenuto conto delle molte tare già accennate, non può essere bastevole per sedurre gli smaliziati turisti d'oggigiorno, avvezzi alle raffinate comodità, alle infinite risorse, alle fastose eleganze, ai mondani splendori che lor si offrono, per esempio, sulla Costa Azzurra e, se Dio vuole, sulla Riviera ligure, a San Remo, a Rapallo, a Santa Margherita, od anche sulla Riviera siciliana, in quella perla raggiante ch'è ormai diventata la sempre più progrediente Taormina.

Capri è bella, ma le sue superbe risorse di natura non sono più sufficienti, da sole, a invogliare i cosmopoliti viaggiatori del nostro tempo. Se non vuol vegetare nella sua rustica semplicità, che soltanto i poeti apprezzano e da cui i gaudenti rifuggono, essa deve intonarsi alle esigenze odierne, attrezzandosi come si sono attrezzati gli altri luoghi alla moda, quelli ove il turismo accorre e indugia e si lascia graziosamente bruciar le ali, come fa la farfalla attratta dal fulgor della lampada.

È così che Capri può divenire un faro fiammeggiante e pascersi in una prosperità tale da compensare ogni sacrificio.

***

Occorre volontà, larghezza di propositi, concordia d'opere. I due antichi Comuni dell'isola, quelli di Capri e di Anacapri, sono già fusi in una sola entità amministrativa. Possa esser questo il principio d'una fraterna unità d'intenti e di fatiche; possano i settemila cittadini dell'isola comprendere che questa si giova dell'amoroso sforzo d'ognuno e che ciò che può sembrare il bene di un singolo si traduce necessariamente nel bene della comunità, così come il vantaggio collettivo si ripartisce nel vantaggio degli individui.

(fot. A. Morbelli, Varese)

ISOLA DI CAPRI - LA MARINA PICCOLA.

Collegarsi, scuotersi, lavorare, con la coscienza che i tempi della celeste manna son tramontati per sempre e che la fortuna bisogna aiutarla per meritarsela. E convincersi che lo scenario naturale dell'isola ha oggi bisogno anche d'una decorazione artificiale, d'un sussidio di raffinatezze, per riuscire accetto agli uomini. E ancor più alle donne. E persuadersi che non si raccoglie senza seminare e che bisogna lavorare con tenace pazienza, non proprio per saggiare il frutto domani, ma piuttosto per vederlo maturare doman l'altro. Lavorare, insomma, per l'avvenire. Come hanno fatto gli altri.

Non può trattarsi, d'altronde, d'un avvenire troppo remoto, se si procede con lena costante; e comunque il buon risultato è certo. Facile è immaginare ciò che può diventar Capri in un futuro non lontano. Fornita d'un porto accogliente, di solide strade, di bei viali alberati, di belvederi civettuoli, di terrazze, di giardini fioriti, di aiuole pettinate, di balaustre e di panchine, di candelabri, di chioschi, di caffè; con un fastoso albergo provvisto d'ogni agio moderno, con qualche teatro, con qualche campo sportivo, con un servizio d'automobili per ronzare piacevolmente da Capri a Punta Tragàra, da Punta Tragàra ad Anacapri e a Monte Solaro, occhieggiando in giro gli antichi ruderi incorniciati nella viva grazia delle piante; con qualche stabilimento balneario, con qualche funivia per salire alla villa di Tiberio, sul Solaro, sul Castiglione; con un servizio di motoscafi per curiosare fra i Faraglioni e le grotte, con uno sfarzo di globi elettrici, così che anche nella notte l'isola sfavilli di lontano. Tutto questo non è sogno assurdo, ma può essere visione realizzabile, realtà concreta!

E allora, sì, Capri brillerà come una Mecca incomparabile, per ammaliare i pellegrini d'ogni fede e d'ogni terra.

U. TEGANI.

(*fot. Giulio Galimberti, Milano*)

RITORNO DALLA FIENAGIONE SUI PASCOLI ALPINI.

MEZZI E PROBLEMI DELL'ODIERNA ASTRONOMIA

LA NUOVA SPECOLA DI MERATE

Il cittadino che, terminate le sue faccende giornaliere, pregusta la riposante tranquillità di un meritato sonno, ignora forse che v'è chi incomincia proprio allora la sua nobile fatica.

Quando, tramontato il sole, le stelle, finalmente liberate da quella luce strapotente che ne offuscava lo splendore si affacciano, timide dapprima, poi più franche e brillanti, alla vôlta del cielo, l'astronomo si dispone alla sua dotta veglia.

Ed è veramente in questo campo dello scibile che la potenza dell'ingegno umano ha saputo dare la misura delle sue sconfinate possibilità. Rispetto all'Universo l'uomo è assai meno di un atomo, e la sua vita, un attimo fuggente: ebbene, questo essere microscopico ed effimero osa quasi raccogliere l'ironico invito della Bibbia: « respice caelum, et numera stellas, si potes! ».

Messaggi muti, eppur tanto eloquenti...

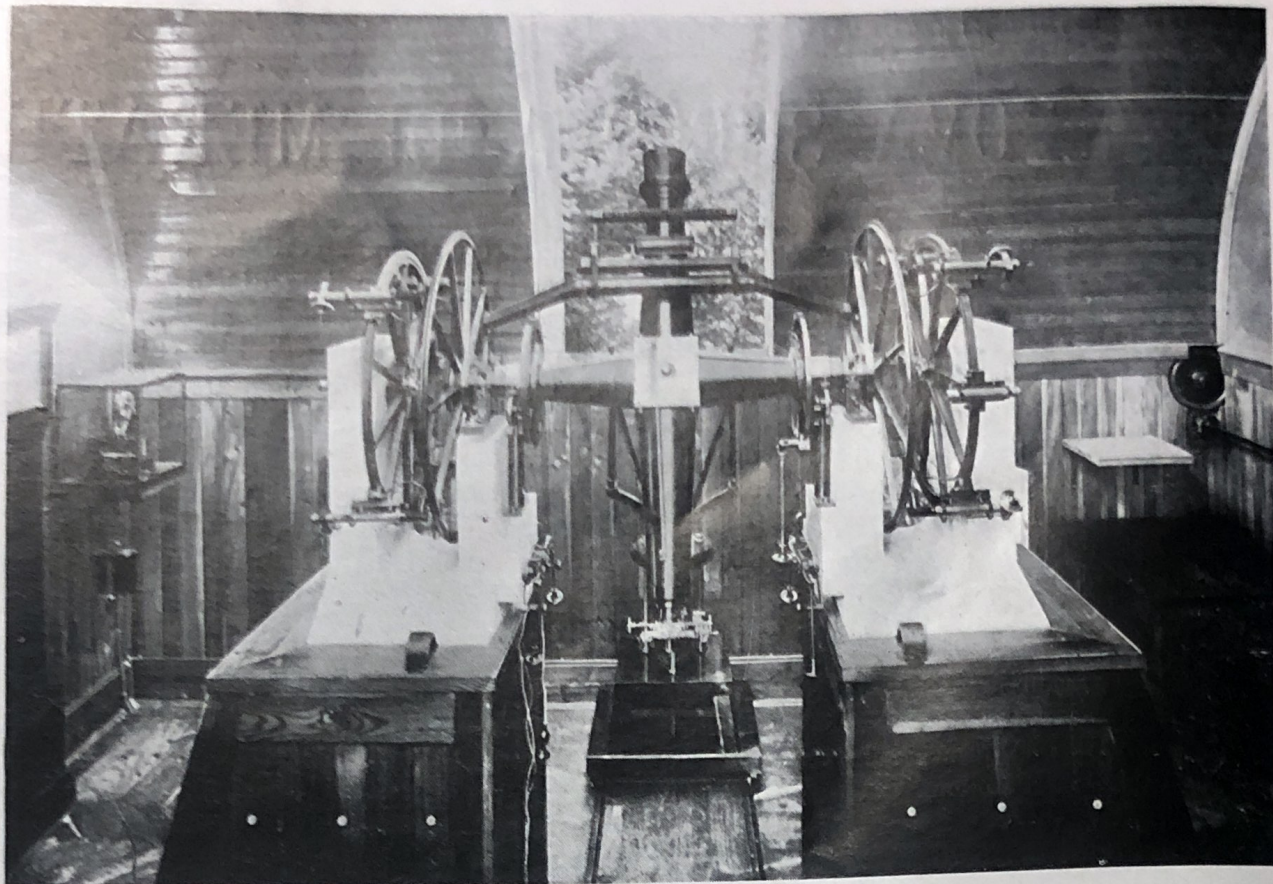
Ma quello che è ancor più stupefacente, è il pensare che tutta la meravigliosa raffigurazione architettonica, metrica e fisicochimica dell'Universo si è potuta effettuare disponendo unicamente della meno corporea, della più imponderabile fra le manifestazioni della materia e dell'energia di cui esso è composto ed animato.

Un esilissimo e talora quasi impercettibile raggio di luce, frazione infinitesima di chissà qual formidabile sfolgorìo, giunge al nostro occhio dopo un viaggio talora di millenni: un nulla, si direbbe, eppure è quanto basta ad individuare l'astro che l'ha inviato, ed a permetterne lo studio. Studio che viene oggidì agevolato dai mezzi strumentali sempre più potenti, e dal fatto importantissimo di avere in molti casi sostituito al debole occhio umano la grande potenza penetrativa della lastra fotografica e quella separatrice della spettroscopia.

La *fotografia* costituisce un nuovo metodo di osservazione astronomica, che riunisce in un felice connubio la più antica e solitaria fra le scienze, colla più popolare invenzione dei nostri tempi.

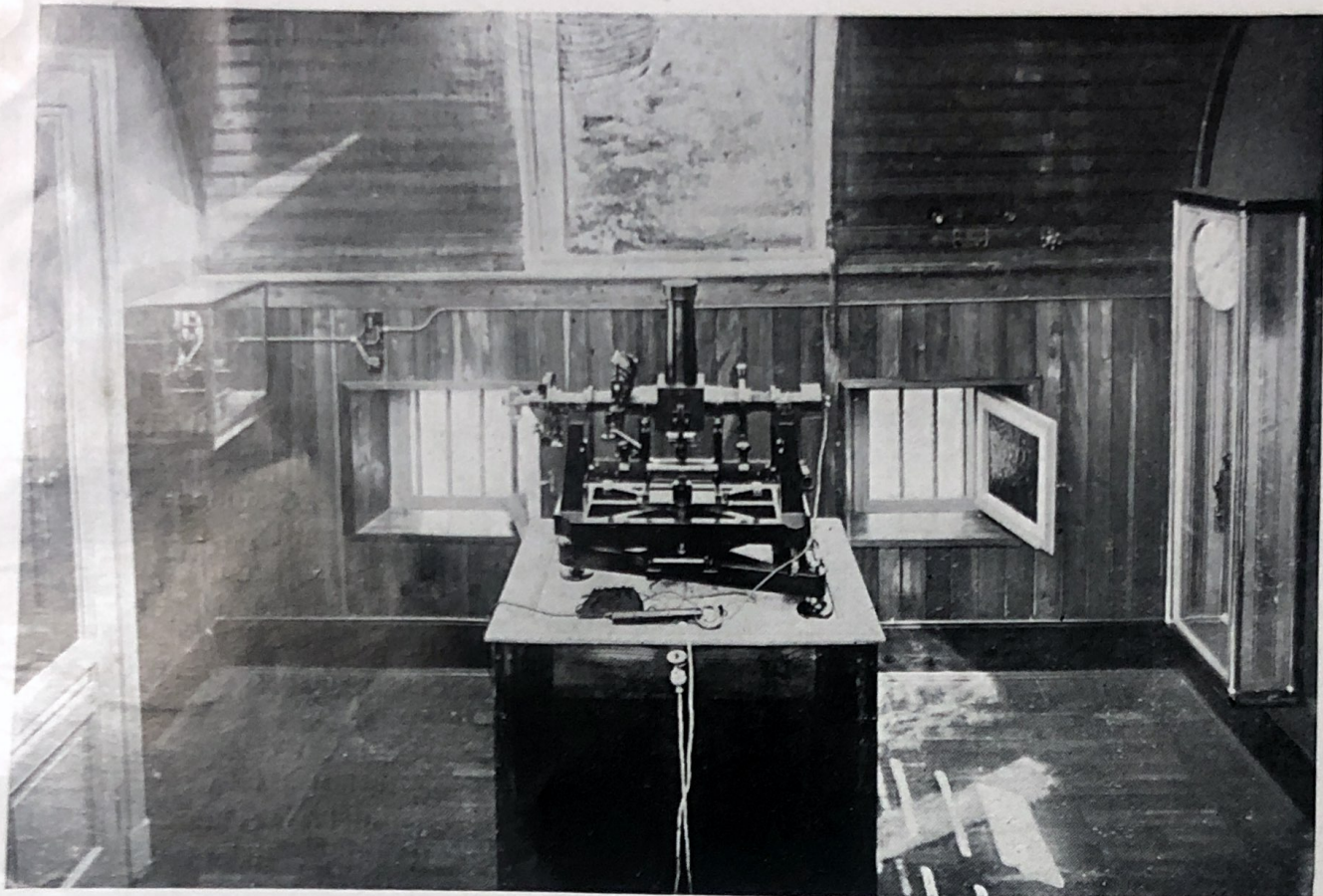
I suoi vantaggi sono particolarmente notevoli quando si tratti di studiare un oggetto a debole luminosità (ad es. una pallida, evanescente nebulosa) od uno invece intensamente luminoso (ad es. il Sole), oppure mobile con grande rapidità

(Così, ad es., per mezzo della fotografia furono scoperte due nuove nebulose nel gruppo delle Pleiadi, e ben dodici nella costellazione di Orione). Data la debolissima luminosità della maggior parte degli astri, si richiedono per essi delle pose molto lunghe,

IL CUPOLO DEL GRANDE RIFLETTORE DI MERATE, APERTO.
Ha un diamètro di 10 m., è girevole, e si eleva sopra uno zoccolo cilindrico, fino all'altezza di 11 m. dal piano del pavimento.

IL CERCHIO MERIDIANO DELL'OSSERVATORIO DI MERATE.
L'apparecchio è così chiamato perchè il suo asse ottico è orientato secondo il meridiano del luogo. Serve a studiare e misurare le posizioni ed i moti proprî delle stelle. A sinistra, in primo piano, si nota il pendolo Arnold che fu donato a Brera da Napoleone I.

che possono talora giungere alla durata di parecchie ore: a questo era d'ostacolo la mobilità dell'astro fotografato. Da ciò la necessità di far sì che la lente (o lo specchio) che raccoglie i raggi inviati dall'astro si muova di conserva coll'astro stesso, in modo che la immagine di questo rimanga fissa nel fuoco della lente (o dello specchio) per tutto il tempo che si vuole: requisito che è pure necessario per poter compiere osservazioni visuali dirette di lunga durata.

LA LUNA FOTOGRAFATA DALL'OSSERVATORIO DI MERATE.
Dalla fotografia risultano nitidamente i « crateri », i « laghi » e i « mari » lunari.

I moderni telescopî sono perciò a « montatura parallattica »: ossia provvisti di congegni meccanici che che dànno automaticamente al canocchiale un movimento sincrono ed analogo a quello apparente della vôlta celeste. Ad altri inconvenienti, pure gravi, si potè ovviare impiegando forti ingrandimenti, sistemi ottici acromati-

LO STRUMENTO DEI PASSAGGI DELL'OSSERVATORIO DI MERATE.
Come dice il suo nome, esso serve a determinare l'istante preciso in cui una data stella passa per il meridiano del luogo. Da tale determinazione si ricava il tempo esatto (sidereo) del luogo, sul quale viene effettuata la regolazione e la correzione dei pendoli astronomici.

ci e pellicole fotografiche speciali. Si è così riusciti ad ottenere immagini di grandezza sufficiente per poter eseguire direttamente su di esse le misure, ed aventi contorni nitidi e precisi: esenti cioè da quella « irradiazione fotografica » che suol falsare i veri contorni geometrici di un oggetto vivamente luminoso.

La spettroscopia ci svela di che cosa sono composte le stelle.

Restiamo compresi di giusta ammirazione dinnanzi alla estrema sensibilità degli attuali metodi di analisi chimica, coi quali bastano minime tracce di una sostanza per scoprire la sua composizione. Ma l'ammirazione confina quasi con la incredulità quando si considerino i metodi di indagine ed i risultati della spettroscopia. Pochi cenni sulle sue leggi fondamentali serviranno a farci comprendere, all'ingrosso, di che si tratta.

Ogni corpo, reso semplicemente incandescente, produce uno spettro *continuo,* ossia senza righe; portato invece allo stato di vapore luminoso, produce uno spettro *discontinuo,* formato cioè da una specie di nastro oscuro, interrotto da righe trasversali lucenti e colorate, il colore e la posizione delle quali sono costanti e caratteristici per ogni dato corpo. Lo spettro del Sole è, come si è visto, un nastro lucente, di colori diversi, solcato da righe oscure, mentre quello prodotto da vapori metallici luminosi è un nastro oscuro, solcato da righe lucenti e colorate: di un tipo cioè diametralmente opposto. Fra questi due opposti tipi vi è però una relazione strettissima, in quanto ogni sostanza, allo stato di vapore, assorbe quei medesimi raggi che essa emetterebbe se fosse resa incandescente: l'uno spettro è cioè il complementare dell'altro. Così, ad es., il sodio incandescente dà uno spettro con due righe gialle caratteristiche, mentre se ad un raggio di luce si fanno attraversare dei vapori di sodio, compaiono nello spettro due righe oscure proprio là dove erano prima quelle gialle.

È chiaro allora che, confrontando lo spettro di un astro qualsiasi con quello di una

IL GRANDE EQUATORIALE MERZ-REPOOLD DELLA SPECOLA DI BRERA. L'obbiettivo ha un diametro di 50 cm. Superiormente si vede il « cercatore ».

data sostanza resa incandescente, si potrà verificare se nello spettro dell'astro vi sono delle righe oscure al posto di quelle luminose dello spettro della sostanza. In caso affermativo, se ne concluderà che nell'astro studiato esiste la sostanza stessa, allo stato di vapore. Ripetendo tale esperienza rispetto agli altri elementi terrestri conosciuti, si perverrà così ad accertarne o ad escluderne la presenza nell'astro considerato.

La spettroscopia permette dunque di fare l'analisi chimica di corpi posti a distanze di miliardi di km., e senza che sia necessaria la presenza di un sol milligramma della materia della quale essi sono costituiti!

Ma v'ha di più: il messaggio luminoso che la stella ci ha inviato è una vera e propria « carta di identità », e come tale, non contento di avercene fornito per così dire i connotati, spinge la sua indiscrezione fino a toccare il delicato tasto dell'età.

Luci bianche od azzurrognole delle stelle « fiorenti di puerizia », gialli raggi di quelle che conoscono le gioie e i disinganni di una giovinezza ormai tramontata, stanche luci rossastre di astri già pervasi dal terrore di una morte non lontana...

Le diverse tonalità delle loro luci corrispondono cioè ai diversi stadî della loro temperatura e quindi del loro ciclo vitale: dall'istante nel quale, sortendo dalla nebulosa che le ha generate, assumono una propria individualità, a quello in cui, spente, rientrano nei cupi abissi del cielo, sottraendosi ai nostri sguardi.

A queste deduzioni si è giunti confrontando gli spettri tipici di ciascuna di tali categorie di stelle, con quelli dati dai vari corpi terrestri semplici e composti, esperimentati in condizioni diverse di pressione e di temperatura.

Le fotografie degli spettri stellari si ottengono mediante apparecchi detti « spettrografi », che vengono applicati ai telescopî. A compiere le misure sui *clichés* fotografici e spettografici servono poi complessi dispositivi (misuratori di coordinate, comparatori, stereocomparatori) che consentono una approssimazione dell'ordine di grandezza del millesimo di millimetro.

Delle stelle possiamo pure conoscere la grandezza e la distanza...

Il più recente metodo per la *misura dei diametri stellari* è quello ottico basato sul noto fenomeno delle « frange di interferenza » (1), prodotte da due fasci luminosi provenienti dalla stessa sorgente, ma che si incontrano dopo aver percorsi cammini di diversa lunghezza, e trovandosi quindi in ri-

(1) Se i raggi si incontrano in concordanza di fase, le loro azioni luminose si sommano, se in opposizione di fase, si elidono: si ha in tal caso la oscurità. Nei casi intermedî di differenza di fase si avrà una elisione soltanto parziale. Se la luce impiegata è composta (ad es. quella solare), si osserverà il formarsi di frange scure e di frange variamente colorate.

Variando opportunamente la distanza fra i due fori o le due fessure, che servono a far compiere cammini di diversa lunghezza ai fasci luminosi, si possono far scomparire le frange di interferenza.

tardo di fase l'uno rispetto all'altro. La applicazione dei metodi interferometrici alla misura dei diametri stellari è appunto fondata sulla relazione che lega il diametro della sorgente luminosa colla distanza fra i due fori o le due fessure che servono a far percorrere cammini diversi ai due fasci di luce.

IL COMPLESSO ELETTRICO CHE TRASMETTE L'ORA ESATTA ALLA «RINASCENTE» DI MILANO mettendo in funzione la nota sirena che dà il segnale del mezzodì. L'Osservatorio di Brera comunica l'ora esatta ad un gran numero di Enti pubblici, stabilimenti, studiosi privati, ecc.

Ma i diametri così misurati sono diametri angolari, e per dedurre da essi quelli effettivi degli astri osservati, occorre conoscere le *distanze* alle quali gli astri stessi sono posti.

La determinazione di tali distanze si può effettuare con vari metodi (fotografici, spettrografici, ecc.). Entro i ristretti limiti del nostro sistema solare se ne può applicare uno assai semplice, che viene impiegato anche nella topografia per la misura delle distanze inaccessibili.

Ma per le distanze alle quali si trovano le altre stelle, nemmeno una « base » avente la lunghezza dell'intero diametro terrestre risulterebbe sufficiente per ottenere delle visuali sensibilmente convergenti. Ce ne persuadiamo subito riflettendo che il Sole è la stella più vicina a noi e la sua luce (camminando colla velocità, più che rispettabile, di circa 300.000 km. per secondo) ci giunge dopo qualche minuto di cammino, mentre per le altre stelle la distanza è tale che la loro luce ci arriva soltanto dopo un viaggio di anni ed anche, per talune, di secoli e di millennî!

IL CUPOLO DELLO «STRUMENTO DEI PASSAGGI», APERTO.
È orientato da E ad O, ed è apribile in modo da presentare una fessura (larga circa 1 m.) orientata da N a S, per poter compiere le osservazioni.

Si prende allora come «base», per le meno lontane, il diametro dell'orbita terrestre, ricorrendo invece, per le distanze maggiori, agli altri metodi sopraccennati.

VEDUTA D'INSIEME DELL'OSSERVATORIO DI MERATE.
Nel mezzo, il cupolo del grande riflettore; a destra e sinistra, quelli dello strumento dei passaggi e del cerchio meridiano.

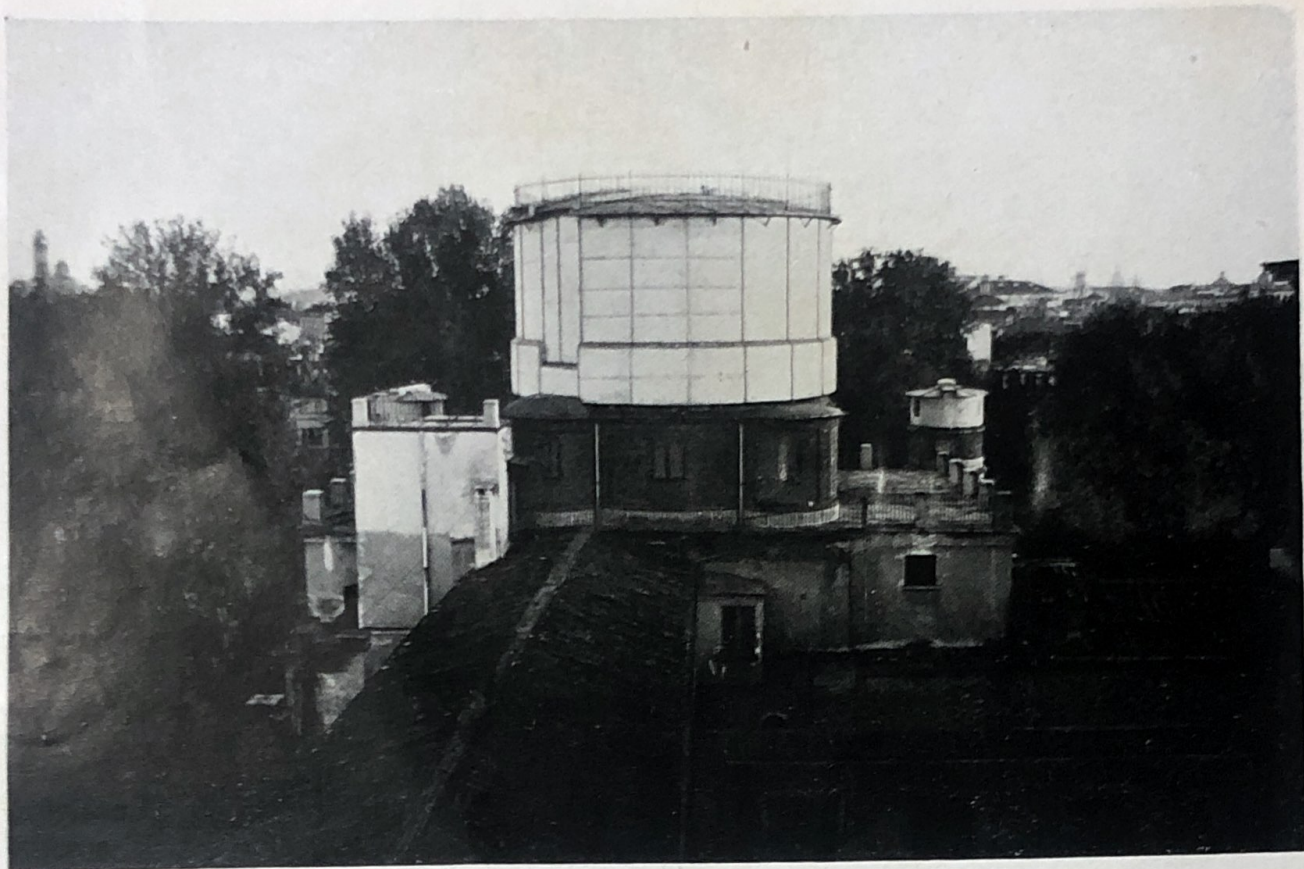
.... prevedendo inoltre i futuri aspetti del nostro universo stellare.

Quel bel cielo stellato che appare ai nostri sguardi come il regno di una quiete silente, solenne, eterna, è invece in realtà il vero regno del moto!

Tutto si muove in esso, senza sosta nè riposo, seguendo certe leggi che per il loro mirabile coordinamento rivelano ben chiara l'impronta divina del loro Autore. Oltre ai movimenti apparenti della intera sfera celeste, dovuti in realtà ai moti di rotazione e di rivoluzione della Terra ed alla variazione della direzione dell'asse terrestre (1), si nota infatti che le stelle sono dotate, nella loro grande maggioranza, di moti proprî. Alcune cioè si avvicinano fra loro, altre invece si allontanano. Così, ad es., l'intero sistema solare si va allontanando dalle stelle poste nella direzione della Lepre e della Colomba, ed avvicinando a quelle di Ercole. Ma, oltre al moto generale apparente che deriva loro da questo moto reale di traslazione del sistema solare, esistono in molte stelle movimenti speciali, reali, individuali, che sono propri di ciascuna di esse. Molte stelle si muovono cioè nello spazio, secondo una propria direzione e con una velocità loro propria: in conseguenza di ciò le varie costellazioni cambiano di forma col tempo, ed i singoli gruppi stellari si costituiscono diversamente. Mutamenti, ben s'intende, apprezzabili soltanto dopo migliaia di anni, ma pure effettivi, e perfettamente prevedibili.

I più rapidi spostamenti constatati sono quelli di stelle che impiegano circa tre secoli a percorrere un tratto di cielo uguale al diametro apparente del Sole. Ma oltre a questi movimenti trasversali, vi sono anche movimenti radiali, che si compiono cioè nella direzione della visuale astro-Terra. La stella si avvicina o si allontana allora da noi, ma il fenomeno non può essere constatato dal nostro occhio, per un evidente effetto di prospettiva.

Soccorrono anche qui i nuovi e sensibilissimi mezzi di ricerca: lo spettroscopio avverte e misura infatti gli spostamenti che ne derivano nelle linee spettrali, e ci permette così di constatare il movimento, e di misurarne la velocità.

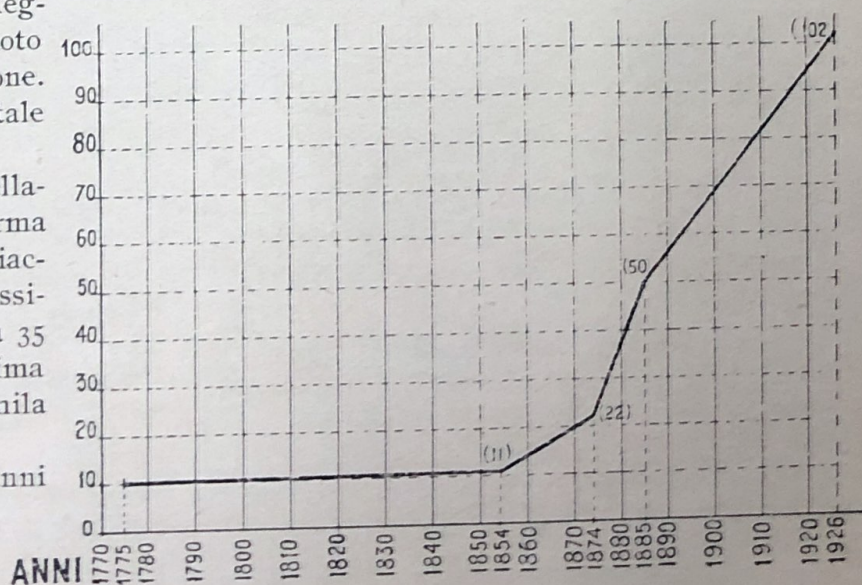
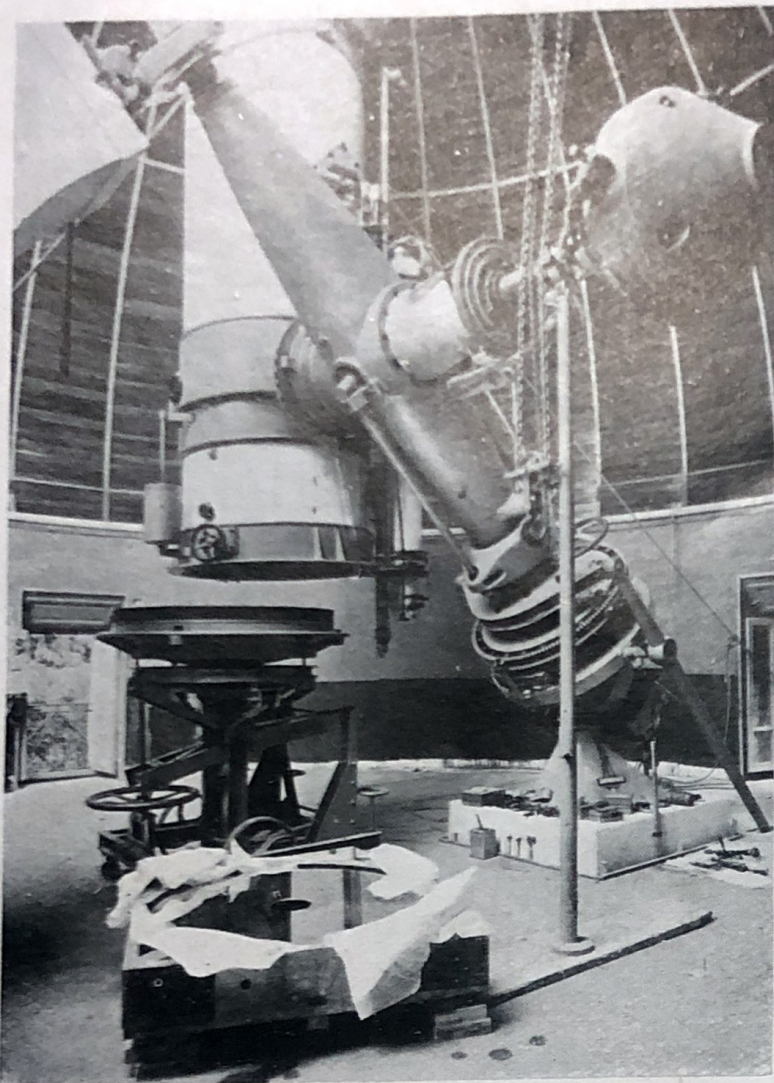
(1) L'asse terrestre oscilla lentissimamente, descrivendo un cono ed effettuando il movimento completo in 26000 anni.

I CUPOLI DEGLI STRUMENTI DELL'OSSERVATORIO DI BRERA.
Nel centro, quello del grande equatoriale; ai lati, quelli degli strumenti minori (equatoriale di Merz da 16 cm., cerchio meridiano, strumento dei passaggi).

I problemi attuali della astronomia.

Varcati da tempo gli angusti limiti del nostro minuscolo sistema solare, l'odierna astronomia sta lavorando alla risoluzione di un problema che pare temerario: dare la misura dell'Universo e scoprire le leggi che regolano il suo ritmo di moto e le modalità della sua evoluzione.

A qual punto si trova essa di tale immane lavoro?

Quanto al nostro universo stellare, è oggi noto che esso ha la forma di un enorme elissoide molto schiacciato, avente la dimensione massima (diametro maggiore) di circa 35 mila anni - luce, e quella minima (diametro minore) di circa 10 mila anni - luce.

Ma è sorto in questi ultimi anni un nuovo e formidabile quesito: quello di decidere cioè se l'intero Universo possa pensarsi costituito soltanto dal nostro sistema stellare, oppure se, molto al di là dei nostri 35.000 anni-luce, esistano invece altri universi stellari simili al nostro. Furono infatti individuati degli astri speciali che distano da noi fino a 300.000 anni-luce, e che con ogni probabilità hanno dato origine a nuovi universi analoghi al nostro! Si tratta insomma di sa-

LA PROGRESSIONE DEI MEZZI STRUMENTALI DELLA SPECOLA LOMBARDA.
Il diagramma rappresenta le aperture, in cm., dei vari telescopi dei quali si è gradualmente arricchito l'Osservatorio astronomico, e mostra i rapidissimi progressi conseguiti negli ultimi anni.

IL GRANDE RIFLETTORE DI MERATE DURANTE IL MONTAGGIO.
Lo specchio parabolico, che ha un diametro di 102 cm. ed un peso di circa 4 q.li, è ancora nella cassa d'imballaggio. Il foro centrale, di 16 cm. di diametro, serve a che la luce degli astri possa giungere direttamente all'apparecchio (spettrografo) che dà le fotografie degli spettri astrali. Lo strumento è del tipo newtoniano, ed utilizza la riflessione della luce, anzichè la rifrazione. - Combinando collo specchio principale uno specchio iperbolico, la distanza focale viene portata a 17 m. e si possono avere ingrandimenti fino a 3000 diametri (montatura « Cassegrain »). - Quasi sotto al riflettore si vede il macchinario per la posa in opera e l'aggiustaggio dello specchio principale.

pere dapprima se il Cosmos sia finito od infinito, e di conoscerne poi la vera struttura, il vero regime di moto, il vero regime di vita (1).

Un compito di tal mole poteva evidentemente essere affrontato soltanto quando si fosse potuta assicurare una fraterna ed efficace collaborazione da parte di tutti quanti gli Osservatorî del mondo. Ciò si è potuto ottenere perchè gli astronomi, avvezzi alle sterminate visioni dell'infinito, sono, fra gli scienziati, i più proclivi a dimenticare gli angusti confini, gli odî e le gelosie che dividono e straziano « l'aiuola che ci fa tanto feroci ».

La nuova Specola di Merate e le nuove possibilità italiane.

Per poter giungere a risultati conclusivi in un campo di una vastità tanto maggiore di quello contemplato a suo tempo dalla astronomia classica, occorrevano mezzi strumentali di una potenza e di una perfezione non mai finora conosciute. Occorreva, cioè, aver riuniti in un solo apparecchio, in modo tecnicamente perfetto, potentissimi dispositivi visuali, fotografici e spettrografici.

Il grande riflettore della nuova Specola di Merate risponde egregiamente a tutti questi requisiti, e permette alla nostra Nazione di collaborare seriamente colle altre, nei limiti che le vennero assegnati.

Le modalità costruttive e di funzionamento di questo meraviglioso telescopio sono chiaramente spiegate dalle relative figure, e non hanno quindi bisogno di essere qui ripetute. Sarà invece interessante ricordare che esso ci pervenne dalla Germania in « conto riparazioni », e che fu costruito dalla Casa Zeiss di Jena. Le grandi difficoltà sorte per la sua consegna furono potute vincere soltanto mediante l'energico interessamento personale del Capo del Governo, che volle assicurare all'Italia uno fra i maggiori, e certo il più recente e perfezionato, degli strumenti europei del genere. Col nuovo apparecchio si possono infatti ottenere degli ingrandimenti fino a 3000 diametri, il che, aggiunto alle felici condizioni atmosferiche che hanno consigliata la scelta del colle di S. Rocco presso Merate come sede della nuova Specola, permette indagini molto più efficaci di quelle che furono finora possibili in quella pur tanto antica e gloriosa di Brera.

(1) Vedi l'interessante comunicazione tenuta dall'illustre prof. E. Bianchi, Direttore degli Osservatorî astronomici di Brera e di Merate, presso il Rotary Club di Milano, e riprodotta in « Realtà » il 1° febbraio 1927.

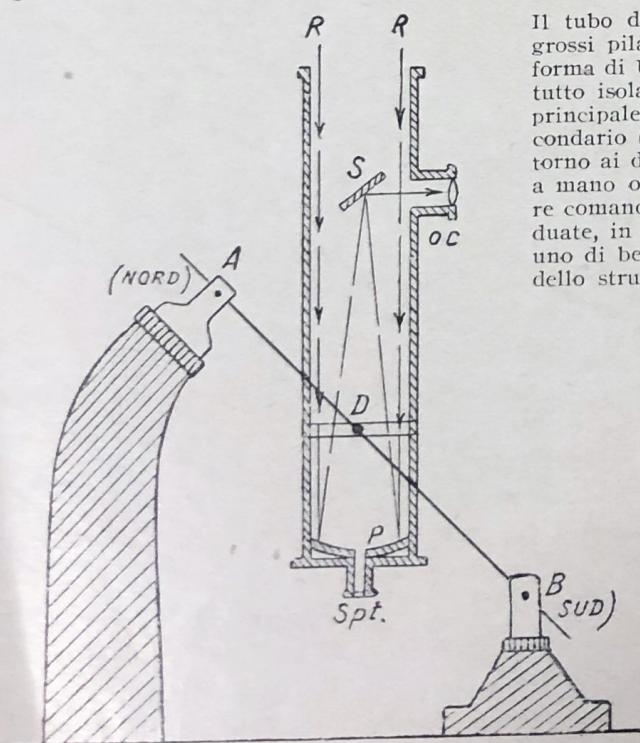
I compiti peculiari della Specola di Merate e di quella di Brera.

Secondo le sagge direttive alle quali si è ispirato l'illustre prof. E. Bianchi, ciascuna delle due Specole verrà utilizzata per quegli scopi per i quali, data la sua dotazione strumentale e la sua ubicazione, meglio è indicata. Riservando cioè alla Specola di Merate i compiti di *indagine scientifica*, quella di Brera verrà invece adibita, oltre che alla Astronomia «di posizione», ad un complesso di servizi pure indispensabili, ma aventi un carattere più immediatamente applicativo.

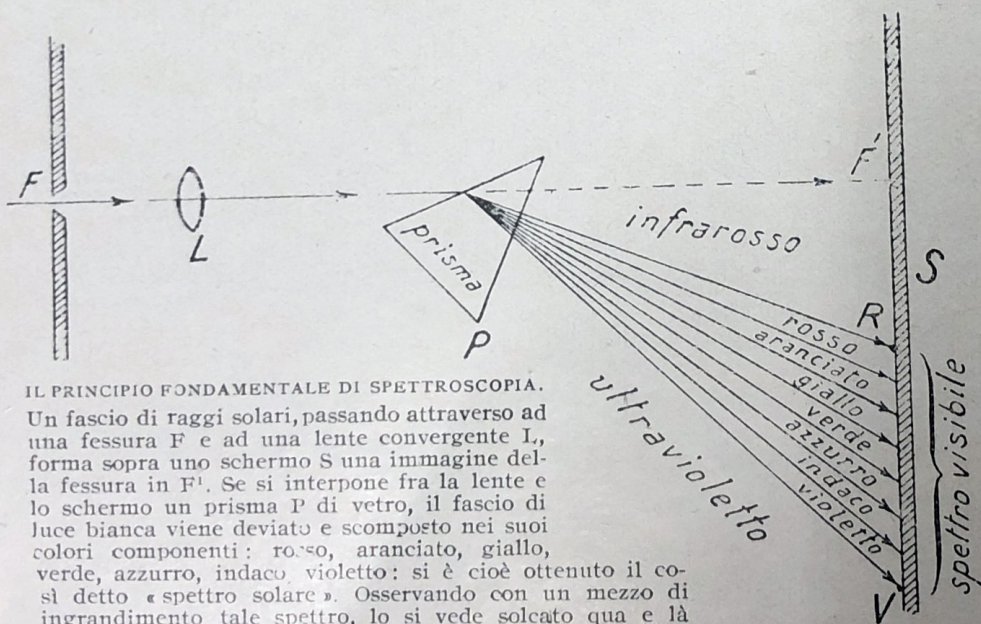
Alcuni di questi sono già noti da tempo ai lettori, che ne apprezzano la grande utilità: ad es. *il servizio dell'ora* e quello *meteorologico*. Altri sono meno conosciuti, perchè interessano una cerchia limitata di studiosi: il servizio di *biblioteca*, quello di *insegnamento universitario* e di *pratica astronomica*, ed il *servizio geodetico* (la Specola di Brera è un punto fondamentale della rete europea).

Il grande sviluppo assunto in questi ultimi anni dalla nostra aeronavigazione e la concentrazione nella Lombardia di poderosi Campi d'aviazione hanno reso necessario anche un *servizio aeronautico* Questo ha lo scopo di dare ai piloti quelle nozioni teoriche ed applicative di astronomia nautica che sole possono loro permettere di dirigersi con tutta sicurezza anche nelle condizioni di volo meno favorevoli, emulando così quel meraviglioso potere di orientamento che ha reso giustamente celebri «il trasvolatore dell'Artide» ed «il signore delle distanze»,

LO STESSO RIFLETTORE A MONTAGGIO TERMINATO.

Il tubo dello strumento è lungo 6 m.; l'apparecchio posa su due grossi pilastri di cemento armato, che si riuniscono inferiormente a forma di U, e le cui fondazioni, profonde 3 m. sotto il suolo, sono del tutto isolate ed indipendenti da quelle del resto dell'edificio. L'asse principale (A-B) è parallelo all'asse di rotazione della Terra, l'asse secondario (C-D) è perpendicolare ad esso. Il cannocchiale è mobile intorno ai due assi suddetti, e nei due sensi; le rotazioni possono farsi a mano o mediante motori elettrici (a movimento automatico, oppure comandato). Le rotazioni si leggono su apposite circonferenze graduate, in 1a e 2a approssimazione. Un sistema di contrappesi, di cui uno di ben 7 q.li, serve ad alleggerire la pressione delle varie parti dello strumento sui rispettivi perni e a rendere facili e dolci i movimenti.

SCHEMA DEL RIFLETTORE MONTATO.
(Per la spiegazione delle lettere, vedi l'ill. a pag. 815).

IL RIFLETTORE PRONTO PER UNA OSSERVAZIONE.

Uno speciale movimento automatico del riflettore e della cupola (regolato sul moto apparente della sfera celeste, e controllato ogni 2" da un pendolo a tempo sidereo) permette di mantenere nel campo una data stella per tutto il tempo necessario alla osservazione diretta od alla posa fotografica o spettrografica. La terrazza di osservazione si sposta pure, automaticamente, colla cupola, e si può inoltre alzare od abbassare per portare l'astronomo al-l'altezza della finestra laterale di osservazione (F), ove è posto l'oculare dello strumento. Presso ad essa si vede il « piccolo cercatore » (diametro 12 cm., distanza focale 1 m.). G è il « cannocchiale di guida » (diametro 20 cm., dist. foc. 3 m.) che, come il precedente, serve ad individuare ed a far entrare nel campo del riflettore l'astro da osservare. P è il pendolo astronomico, dal quale è regolato il dispositivo (E) di comando e di controllo dei movimenti automatici dell'apparecchio. S è l'apparecchio spettrografico. Le fotografie comuni si fanno mediante apparecchi applicati alla finestra di osservazione F.

IL PRINCIPIO FONDAMENTALE DI SPETTROSCOPIA.

Un fascio di raggi solari, passando attraverso ad una fessura F e ad una lente convergente L, forma sopra uno schermo S una immagine della fessura in F'. Se si interpone fra la lente e lo schermo un prisma P di vetro, il fascio di luce bianca viene deviato e scomposto nei suoi colori componenti: rosso, aranciato, giallo, verde, azzurro, indaco, violetto: si è cioè ottenuto il così detto « spettro solare ». Osservando con un mezzo di ingrandimento tale spettro, lo si vede solcato qua e là da sottili righe oscure (righe di Fraunhofer), le quali conservano sempre fra di loro i medesimi rapporti d'ordine e di intensità, ed occupano sempre le stesse posizioni relativamente ai colori dello spettro. Analogamente, la luce emessa da vapori incandescenti o da gas luminosi, passando attraverso ad una fessura e ad un successivo prisma, si scompone in uno spettro, che presenta righe e strisce (bande) caratteristiche per i varî elementi. Apparecchi speciali (spettrografi) permettono di fotografare gli spettri così ottenuti. Su questo principio si basa lo studio spettroscopico degli astri, che permette di determinare la loro composizione chimica, il loro grado di evoluzione, e così via.

La propaganda astronomica, ed il "Planetario,,.

Importantissima, dal punto di vista culturale, è infine l'influenza che Brera potrà esercitare sul pubblico, contribuendo efficacemente a colmare quelle lacune, poco lusinghiere davvero, che presentano in fatto di astronomia anche le persone di una discreta coltura. Lavoro di propaganda e di di-

vulgazione, inteso a diffondere anche nelle masse popolari l'interessamento per questa aristocratica scienza, la cui importanza e la cui utilità sono ben maggiori di quanto creda il profano. Come raggiungere questi non facili obbiettivi?

Mediante conferenze, pubblicazioni, visite periodiche alla Specola: programma che si inquadra in quello della Associazione Ottica Italiana, sorta l'anno scorso per iniziativa del Rotary Club di Firenze.

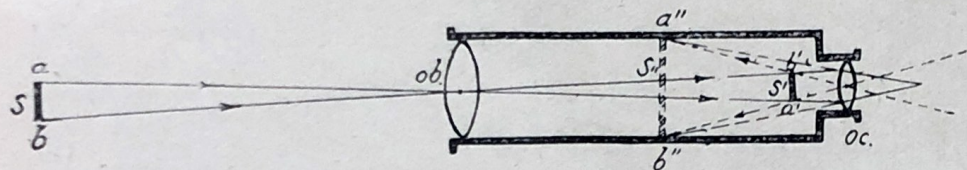
Ma quale propaganda potrà mai raggiungere l'efficacia di quella che permette di riprodurre con la più scrupolosa fedeltà, dinnanzi all'occhio attònito dello spettatore, i fenomeni celesti, mentre il docente illustra e spiega le leggi che ne regolano i complessi movimenti? Ed è precisamente questo lo scopo del cosiddetto *Planetario* (1), un meraviglioso dispositivo che consente di proiettare sopra una vasta cupola emisferica (che rappresenta la vôlta celeste) i varî componenti del nostro universo stellare, coi loro movimenti rispettivi.

SCHEMA SEMPLIFICATO DI UN RIFLETTORE TELESCOPICO.

È un cannocchiale astronomico a montatura newtoniana: utilizza cioè i fenomeni dovuti alla *riflessione* della luce sopra sistemi di specchi. I raggi R provenienti dalla stella che si vuol osservare, incontrano lo specchio principale P e vengono da esso riflessi, dando così una immagine della stella nel punto F o fuoco dello specchio, che è il punto di incontro dei raggi riflessi R¹. Ma l'astronomo non può, evidentemente, entrare nello strumento per osservare tale immagine, e si ricorre quindi ad un secondo specchio S, posto in F, il quale devia nuovamente i raggi, facendo in modo che l'immagine si formi in corrispondenza del tubo oculare O. Applicando in F, anzichè uno specchio piano, uno specchio iperbolico che fa maggiormente divergere i raggi R¹, si aumenta notevolmente la distanza focale e quindi l'ingrandimento del riflettore, restringendone però l'ampiezza del campo. Allora è diverso il cammino dei raggi luminosi.

L'utilità didattica di uno strumento di questo tipo è grandissima, in quanto esso dà modo di poter studiare comodamente, di pieno giorno e con qualunque tempo, i fenomeni celesti, — riprodotti in scala più facilmente accessibile, ed in condizioni tali che ne permettono una sintesi efficace.

Già, per provvida disposizione del Capo del Governo, si sta impiantando un « Planetario » a Roma: quando « la capitale morale » d'Italia potrà fare altrettanto?

Ing. Dott. S. DE CAPITANI.

SCHEMA SEMPLIFICATO DI UN RIFRATTORE TELESCOPICO.

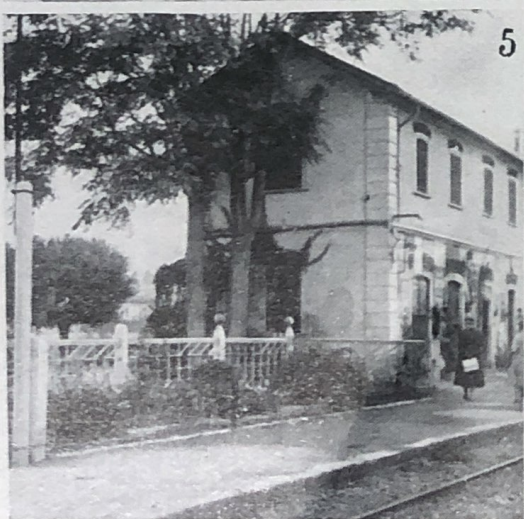
Lo strumento ha montatura galileana: utilizza cioè i fenomeni dovuti alla *rifrazione* della luce attraverso sistemi di lenti. - Sia S la stella da osservare: l'obbiettivo (Ob.) fornisce di essa una immagine S', e l'oculare (Oc.) provvede ad ingrandirla (S''), in modo che l'osservatore possa meglio vedere e studiare l'astro che gli interessa. A differenza dei cannocchiali terrestri, l'immagine finale risulta qui rovesciata rispetto all'oggetto. Al posto dell'occhio dell'osservatore si possono applicare invece allo strumento dei dispositivi fotografici o spettrografici.

Porgiamo vive grazie al prof. E. Bianchi, Direttore delle Specole di Brera e di Merate, che ci ha cortesemente fornito le belle fotografie che illustrano il presente articolo.

(*N. d. R.*).

UN METODO PER LA DETERMINAZIONE DELLE DISTANZE STELLARI.

Se di un triangolo qualsiasi sono noti un lato e due angoli, il triangolo risulta geometricamente determinato e se ne possono quindi calcolare i restanti elementi. Questa proprietà viene utilizzata nel campo topografico, per misurare delle distanze inaccessibili, e la si può anche applicare alla misura della distanza dei corpi celesti. Sia, ad es., P l'astro che ci interessa: le visuali condotte ad esso da due punti diversi A e B dell'orbita della Terra faranno colla AB due angoli α e β, che si misurano. Sono allora noti: il lato (o « base ») AB e gli angoli α e β: il triangolo APB è dunque determinato, e si possono calcolare i lati AP e BP, l'angolo γ e la distanza cercata *d*.

(1) L'istrumento fu ampiamente descritto ed illustrato dal prof. E. Bianchi ne *Le Vie d'Italia* (numero di aprile del c. a.) e non è il caso di riparlarne estesamente qui.

1) Staz. di Gavirate; 2) di Laveno; 3) di Lezza Carpesino; 4) di Caslino; 5) di Turbigo; 6) di Asso.

LE STAZIONI FIORITE. — Un'antica iniziativa del T. C. I., che già ebbe tanto successo, va trovando continuamente nuovi svolgimenti. I Concorsi per le Stazioni Fiorite, dopo essere stati banditi dalle FF. SS. nei varî Compartimenti, hanno formato oggetto di analoghi Concorsi sulle reti delle Secondarie. Continuando la tradizione di mantenere informati i nostri lettori su queste iniziative pubblichiamo qui alcune vedute relative ad un Concorso indetto sulle linee delle *Ferrovie Nord-Milano*. Per il T. C. I. ha collaborato alla buona riuscita il cav. uff. Piero Moro, Consigliere del T. C. I.

UN INTERNO DELLA CASA VASARI DI AREZZO OVE È CONSERVATO L'ARCHIVIO VASARIANO.

L'ANIMA MICHELANGIOLESCA IN UN PREZIOSO EPISTOLARIO

Se Michelangelo fu chiamato « divino » dai suoi contemporanei, nell'epoca nostra, in cui gli episodi della sua vita, tanto lontani nel tempo, sono pressochè ignoti, e nella quale i suoi capolavori — sieno essi le tremende e meravigliose pitture della « Sistina » o i suoi « prigioni », fatti sortire dalla materia, che ancora in parte li avvolge, con una tecnica unica e portentosa, o la cupola di San Pietro, il cui ardimento sembra superi le possibilità umane — colpiscono in modo tale la fantasia che è ben spiegabile come, generalmente, egli venga considerato quasi una mitica personificazione del genio artistico della stirpe.

Invece anche la figura di Michelangelo uomo, ignota ai più, è veramente degna di quella dell'artista e si rivela, più che nelle poesie e nei suoi scritti, nelle sue lettere e, soprattutto, in quelle vergate in modo spontaneo e familiare.

E se, in esse e per esse, Michelangelo si vede scendere alle piccole miserie e alle preoccupazioni della vita comune, pure mai si smentiscono in lui la nobiltà del carattere, l'elevatezza dei pensieri e la sublimità dei suoi sentimenti — tanto più ammirevoli se si considerano l'epoca e l'ambiente in cui egli viveva — mentre il suo stile, ora fiorito, ora rude e specialissimo, nelle sue brevi e secche frasi rivela l'artista e l'uomo d'eccezione, caratterizzato anche — ci si perdoni questo spunto di grafologia — dal suo carattere fermo e largo, quasi scolpito,

(fot. Brogi, Firenze)

AUTORITRATTO DEL VASARI - GALLERIA DEGLI UFFIZI DI FIRENZE.

tenderne il significato occorre riferirla al primo lavoro di architettura del Vasari.

La grande ambizione degli artisti di lavorare in Roma e per il Papa venne appagata nell'artista aretino con l'assunzione al ponteficato di Giulio III, che era suo conterraneo, appartenendo alla famiglia Ciocchi del Monte S. Savino.

Avendo questo Papa deciso di fare erigere in S. Pietro in Montorio di Roma una tomba di famiglia, ne aveva ordinato il progetto e la esecuzione al Vasari esigendo però che Michelangelo approvasse l'uno e sorvegliasse l'altra e desse il suo beneplacito nella scelta dello scultore che avrebbe dovuto attendere alla fattura delle parti ornamentali di quella cappella.

Avanti d'incominciarne il lavoro, il Papa aveva però mutato pensiero, nei riguardi del luogo dove essa doveva sorgere, e ciò a suggerimento di Bindo Altoviti — il ricco e potente banchiere, console della Nazione fiorentina in Roma — che aveva indicato come più adatta a contenere quel monumento la chiesa di San Giovanni dei Fiorentini, forse sperando che il Papa aiutasse i restauri che si dovevano fare in essa.

Ed in quella sua prima lettera Michelangelo, dopo aver fatto sapere al Vasari la mutata idea del Pontefice riguardo a quel lavoro e la sua approvazione per il nuovo progetto, riferendosi alle molte lodi fattegli dal pittore aretino, scrive con l'usata modestia *« se avessi caro di essere in qualche parte quello che mi fate, non l'arei caro per altro*

che è di un tipo tutto proprio che si distacca dalla comune grafia, cancellieresca o no, della sua epoca.

Nel carteggio michelangiolesco formano un gruppo speciale ed interessantissimo le lettere dirette al Vasari — uno dei pochi a cui il Maestro aveva concesso la sua amicizia — edite in parte dal Biografo aretino nelle sue « Vite » e scoperte poi nel loro originale da Giovanni Poggi nell'archivio privato del Conte Luciano Rasponi Spinelli di Firenze, che oggi le ha depositate con nobile gesto nell'archivio della casa Vasari di Arezzo, di cui sono le gemme preziose.

La prima lettera di questo carteggio è scritta in Roma in pieno cinquecento (1550) ed ha l'indirizzo: « A messer Giorgio pictore e amico singulare in Firenze ». Per in-

(fot. Brogi, Firenze)

MICHELANGELO BUONARROTI - SCUOLA MICHELANGIOLESCA.
GALLERIA DEGLI UFFIZI - FIRENZE.

se non perchè voi aveste un servidore che valessi qualche cosa».

«*Ma io non mi meraviglio* — aggiunge Michelangelo con una delle sue più belle e concettose frasi — *sendo voi risuscitatore d'uomini morti che voi allunghiate vita ai vivi overo che i mal vivi furiate per lungo tempo alla morte*».

Tornato il Papa, secondo il suo carattere mutevole, al primitivo progetto, Michelangelo, con lettera senza firma, datata 13 ottobre 1550, scrive al Vasari informandolo di aver subito conferito col Papa dopo l'arrivo di Bartolomeo Ammannati — artista scelto dal Vasari e da Michelangelo per l'esecuzione delle figure ed ornamenti marmorei delle sepolture — e che nei riguardi del muratore occorrente per le fondazioni delle sepolture egli aveva provveduto con un muratore di S. Pietro, ma saputolo «*el tantecose* (Pier Giovanni Aliotti aretino, vescovo di Forlì e Cameriere segreto di Giulio III, che, per il suo spirito faccendiero ed intrigante, veniva comunemente chiamato in quel modo) *volse fare a suo modo*»; e Michelangelo aggiunge: «*io per non combattere con chi dà le mosse a venti mi son tirato indietro perchè sendo uomo leggieri non vorrei esser trasportato in qualche machia*».

«*Non risposi subito alla vostra per non parere mercatante*», scrive, il 22 agosto 1551, Michelangelo al Vasari «*ora vi dirò che delle molte lode che per la decta mi date se io ne meritassi sol una mi parrebbe, quando io mi vi decti in anima e corpo, avervi dato qualche cosa e aver sodisfatto in qualche minima parte di questo che io son debitore. Dove io vi riconosco ognora creditore di molto più che io non ho da pagare; e perchè son vechio oramai non spero in questa ma nell'altra vita poter parreggiare il conto: però vi prego di patientia*».

Bella lettera che dimostra tutta la modestia di Michelangelo — che, altero ed ardito con i potenti, quando a lui pareva di

LETTERA DI MICHELANGELO AL VASARI A SEGUITO DELL'ANNUNZIO DATOGLI DA QUESTI DELLA NASCITA DI UN FIGLIO DI SUO NIPOTE LEONARDO BUONARROTI.

aver ragione di esserlo, si rimpiccioliva davanti ad uomini incomparabilmente a lui inferiori quando ad essi, come nel caso del Vasari, aveva dato la sua amicizia e la sua stima — e che dovette far gongolare di gioia il Biografo aretino che la pubblicò insieme alle altre nella « Vita di Michelangelo » da lui scritta per mostrare la sua intimità con l' artista sommo.

Nell'aprile del 1554 in risposta ad una lettera del Vasari, in cui questi gli aveva dato notizia della nascita del piccolo Buonarroto, figlio del nipote Leonardo Buonarroti, Michelangelo ne inviava un'altra bellissima, scritta in grande e chiaro carattere che sta a dimostrare la fermezza di polso che aveva ancora il « grande vecchio ».

Non così egli si dice però in quella lettera, in cui si qualifica « *povero vechio* » lieto che, per questo il Vasari lo ricordi scrivendogli; e, ringraziandolo per la descrizione del sontuoso battesimo del nipotino, fattagli dal Vasari, replica: « *Ben mi dispiace tal pompa perchè l'uomo non dè ridere quando tutto il mondo piange* » e termina la lettera con frasi che sembrano potenti colpi di scarpello: « *Altro non machade. Vi ringrazio sommamente dell'amor che mi portate benchè io non ne sia degno. Le cose di qua stanno pur così* ». Poi la data vaga e caratteristica: « *A dì non so quanti di aprile 1554* ».

Segue nel codicetto dell'archivio vasariano una carta sacra.

Il Maestro, titanicamente, seguitava a spingere verso il cielo la mole immensa della cupola di S. Pietro mentre una cricca di artisti e di uomini di corte lo combatteva e cercava con tutti i mezzi, più sottili e più maligni, di toglierlo a quel lavoro e di farlo cadere nella disgrazia del Papa, facendo anche correre la voce, ed insinuando, che egli fosse ormai ridotto un povero rimbambito.

Ed egli, volgendo la mente a cose alte ed alla poesia — come usava fare allorchè più del solito lo travagliavano le cose terrene — verga nel foglio inviato al Vasari il celebre sonetto:

Giunto è già il corso della vita mia
con tempestoso mar per fragil barca
al comun porto ov' a render si varca
conto e ragion di ogni opra trista e pia.

Onde l'affettuosa fantasìa
che l'arte mi fec' idol e monarca
conosco or ben quant'era d'error carca
e quel che a mal suo grado ogn'uom desìa.

Gli amorosi pensier già vani e lieti
che fieno or s' a duo morte m'avicino?
d'una son certo e l'altra mi minaccia

Nè pinger nè scolpir fie più che quieti
l'anima volta a quell'amor divino
che aperse a prender noi in croce le braccia.

E, come a coda di questo sonetto, scrive: « *Messer Giorgio voi direte ben che io sia vechio e pazzo a voler far sonecti, ma perchè molti dicono ch'io son rimbambito ho voluto far l'ufficio mio* ».

Questa dunque la genesi di quel bellissimo e doloroso sonetto a cui poi fece seguire l'altro che si inizia con i versi:

Le favole del mondo mi hanno tolto
il tempo dato a contemplare Idio

e l'altro:

Non è più bassa e vil cosa terrena
che quel che senza te mi sento e sono

mandati al Vasari « *benchè sien cosa sciocca* » e perchè questi, dopo lettili, gli desse al suo amico Giovan Francesco Fattucci canonico di S. Maria del Fiore di Firenze, cosa però che il Vasari si guardò bene di fare, trattenendosi presso di sè quei preziosi autografi.

In quella stessa lettera — avendo il Vasari in una sua precedente invitato con calde espressioni Michelangelo, a nome del Duca di Firenze, a tornare in patria per stabilirsi alla sua corte — egli aggiunge che, pur avendo « *caro di riporre le sue deboli ossa accanto a quelle di suo padre* », la sua partenza da Roma in quel momento potrebbe essere « *causa duna gran ruina della fabbrica di S. Pietro, duna gran vergogna e dun grandissimo pechato* » promettendo tornare a Firenze « *come sie stabilita tucta la composizione* (della cupola) *che non possa esser mutata* ».

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)
AUTOGRAFO DEL CELEBRE SONETTO : « GIUNTO È GIÀ IL CORSO DELLA VITA MIA ».

Già da tempo Cosimo I, a mezzo di alti prelati, di artisti e di uomini a lui ligi, aveva fatto tentativi per portare alla sua corte Michelangelo cercando di prenderlo specialmente dal lato della sua passione di artista, ponendogli davanti agli occhi i suoi lavori interrotti a Firenze, quali le tombe medicee di S. Lorenzo — per cui Michelangelo aveva già scolpito le celebri sculture allegoriche (il Crepuscolo, la Notte, il Giorno, il Pensiero, ecc.) che avrebbero dovuto ornarle — e la scala della libreria pure di S. Lorenzo, ove era e doveva essere in miglior modo sistemata la celebre Biblioteca formata da Lorenzo il Magnifico — che era uno dei vanti maggiori della famiglia medicea — assicurandolo che gli avrebbe fornito ogni mezzo ed ogni aiuto per realizzare anche il più grandioso progetto che Michelangelo avesse in animo di fare e di attuare.

Ma non solo l'artista aveva deposto il pensiero dei lavori fiorentini — di cui anche il ricordo, per le contrarietà avute durante il loro primo svolgimento, forse gli era di noia — sia per il tempo trascorso, sia per la sua tarda età ed anche perchè la figura di Cosimo I, autoritario mecenate, che più che per amore per l'arte tutto faceva per gloria della casata e per fini politici, non poteva sostituirsi nei riguardi di Michelangelo a quella di Clemente VII primo ideatore ed ordinatore di quei lavori.

Specialmente dopo il 1550 i tentativi fatti a quello scopo dal Duca di Firenze, si fecero più intensi ed abili ed in essi lo aiutarono il Cellini, varî personaggi e specialmente il Vasari, che, godendo dell'amicizia e della stima di Michelangelo, e per compiacere, o meglio per obbedire, il suo signore, cercò in tutti i modi e con tutti gli argomenti di allontanare da Roma Michelangelo, specialmente approfittando della lotta che a questi faceva un gruppo di artisti che, ad un certo momento, con l'appoggio di qualche alto prelato, quasi riuscirono nell'intento, ed arrivarono fino al punto di sostituire Michelangelo con il mediocrissimo architetto Nanni di Baccio Bigio.

Ma questa lotta, che più o meno sorda, ma sempre viva, angustiava Michelangelo pure era anche di stimolo alla sua volontà

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

FAC-SIMILE DI UNA LETTERA CON CUI MICHELANGELO SI SCHERMIVA DALL'ACCETTARE L'INVITO DEL VASARI PER RECARSI ALLA CORTE DEL DUCA COSIMO I DI TOSCANA.

ed al suo forte carattere, e faceva in lui più cocente il desiderio di condurre innanzi il suo lavoro gigantesco mentre la sua onesta natura gli faceva ripugnare l'idea di abbandonarlo in mano degli indegni e disonesti artisti che solo per lucro ne ambivano la direzione.

Il Vasari però non si dava per vinto, sotto lo stimolo del Duca, e così gli scriveva nel settembre del 1554: « *...secondo ch'io odo.... la crudeltà usata alle vostre fatiche nella fabbrica* (di San Pietro) *mi fa esser ardito a pregarvi, che vi leviate dinanzi a chi non vi conosce. Può essere che la Signoria Vostra, che ha liberato San Pietro dalle mani dei ladri e degli assassini et ridotto quel che era imperfetto a perfettione, habbi a far questo.... Hora, Signor mio caro, restringete voi stesso in voi medesimo et contentate chi ha voglia di farvi utile et onore. Date il resto del riposo a coteste ossa onorate a quella città che vi diede l'essere. Fuggite l'avara Babilonia* (e ricordate) *che il Petrarca, vostro cittadino, oppresso da simile ingratitudine, elesse la pace di Padova, come io vi prometto harete quella di Firenze, se fuggite a chi correte dreto* ».

Michelangelo però, pur rispondendo con gentilezza ed affettuosità al Vasari, e a tutti gl'inviti fattigli, restò fermo nel suo proposito di non abbandonar Roma.

Ad ogni modo la pagina della vita michelangiolesca che si riferisce al mancato ritorno in Firenze di Michelangelo, nonostante i ripetuti inviti e tentativi fatti dal Duca Cosimo, non è ancora chiara ed offre interessante materia d'indagine.

Certo per il sommo artista Firenze era la patria che gli si presentava al pensiero con tutti i suoi ricordi e tutte le sue attrattive, ma una patria, forse nel suo concetto, non più libera e quale egli l'aveva difesa, e per di più soggetta ad una dura, per quanto mascherata, tirannia.

Forse le ragioni politiche, ed anche la figura poco simpatica di Cosimo I, non entravano che in parte nella tenace decisione di Michelangelo, che aveva pure rifiutato, con una sua lettera del 26 aprile del 1546, anche l'invito fattogli da Francesco I di recarsi alla sua splendida corte in cui avevano aspirato od aspiravano ad essere i più celebri artisti.

Occorre infatti considerare che egli era alla corte del Papa, il rappresentante d'Iddio in terra; che a Roma lo legavano ricordi potenti di quell'alto amore che lo aveva fatto avvampare; Roma era forse per lui la gran Madre, e la città unica per ogni sommo, specialmente se artista, e soprattutto, a Roma lo teneva la costruzione della cupola di San Pietro, opera sovrumana e colossale che egli riteneva, secondo concetti più volte espressi nelle sue lettere, gli fosse stata affidata non solo dagli uomini ma da Dio.

Così tenacemente, per quanto qualche volta fosse stato tentato per le implacabili guerriglie fattegli ad allontanarsi da Roma — come prova la lettera inviata al Cardinale

Rodolfo Pio da Carpi con la quale il Maestro lo pregava di chiedere il suo congedo al Papa — egli resistette a tutte le pressioni ed a tutti gli inviti tendenti ad allontanarlo da Roma, rimanendo avvinto alla sua meravigliosa creazione.

Così per la prima volta il finissimo ed autoritario signore di Toscana non vide soddisfatto un suo desiderio, che troppo grande era la figura di Michelangelo, troppo nobile e fiero il suo carattere perchè egli fosse pronto ad inchinarsi ai suoi desideri, dettati solo dalla grandigia.

Perciò Cosimo I dovette accontentarsi di averne il corpo solo dopo la sua morte, che gli dette motivo di inscenare quelle solenni onoranze e grandiose esequie dettate non solo dal desiderio di onorare il grandissimo artista, ma anche da ragioni politiche e volute come degna prosecuzione ed espressione del fasto mediceo con cui Cosimo I voleva distinguersi e superare tutti gli altri signori italiani, alcuni dei quali, secondo il protocollo imperiale erano a lui superiori.

1556

Messer giorgio mio caro io posso male scrivere ma pur
p risposta della vostra dirò qual che cosa. voi sapete come
urbino è morto di che m'è stato grandissima gratia di dio
ma cō grave mie danno e infinito dolore la gratia è stata
che dove in vita mi teneva vivo morendo m'a insegniato
morire nō cō dispiacere ma cō disidero della morte
Io lo tenuto venti sei anni e ollo trovato realissimo e
e fedele e ora che io lavevo fatto richo e che io laspe
ctavo bastone e riposo della mia vechiezza m'è
sparito ne m'è rimasto altra sperāza che rivederlo
in paradiso e di questo n'a mostro segnio idio p la feli
cissima morte che gli a facto e più assai che il morire
gli è incresciuto e lasciarmi vivo in questo mōdo traditore
cō tanti affanni bēche la maggior parte di me n'è ita
seco nè mi rimane altro ch'una infinita miseria
a voi mi racchomādo e pregovi se nō ve noia che
facciate mie scusa cō messer benvenuto del nō
rispōdere alla sua p che m'abōda tanta passione
i simil pēsieri ch'io non posso scrivere e racchomādate
mi a llui e io a voi mi racchomādo

A dì 23 di febraio 1556 —

Vostro michelagniolo
buonarroti i roma

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

LA BELLISSIMA LETTERA SCRITTA DA MICHELANGELO DOPO LA MORTE DEL SUO FEDELE SERVO FRANCESCO AMADORI DETTO « L'URBINO ».

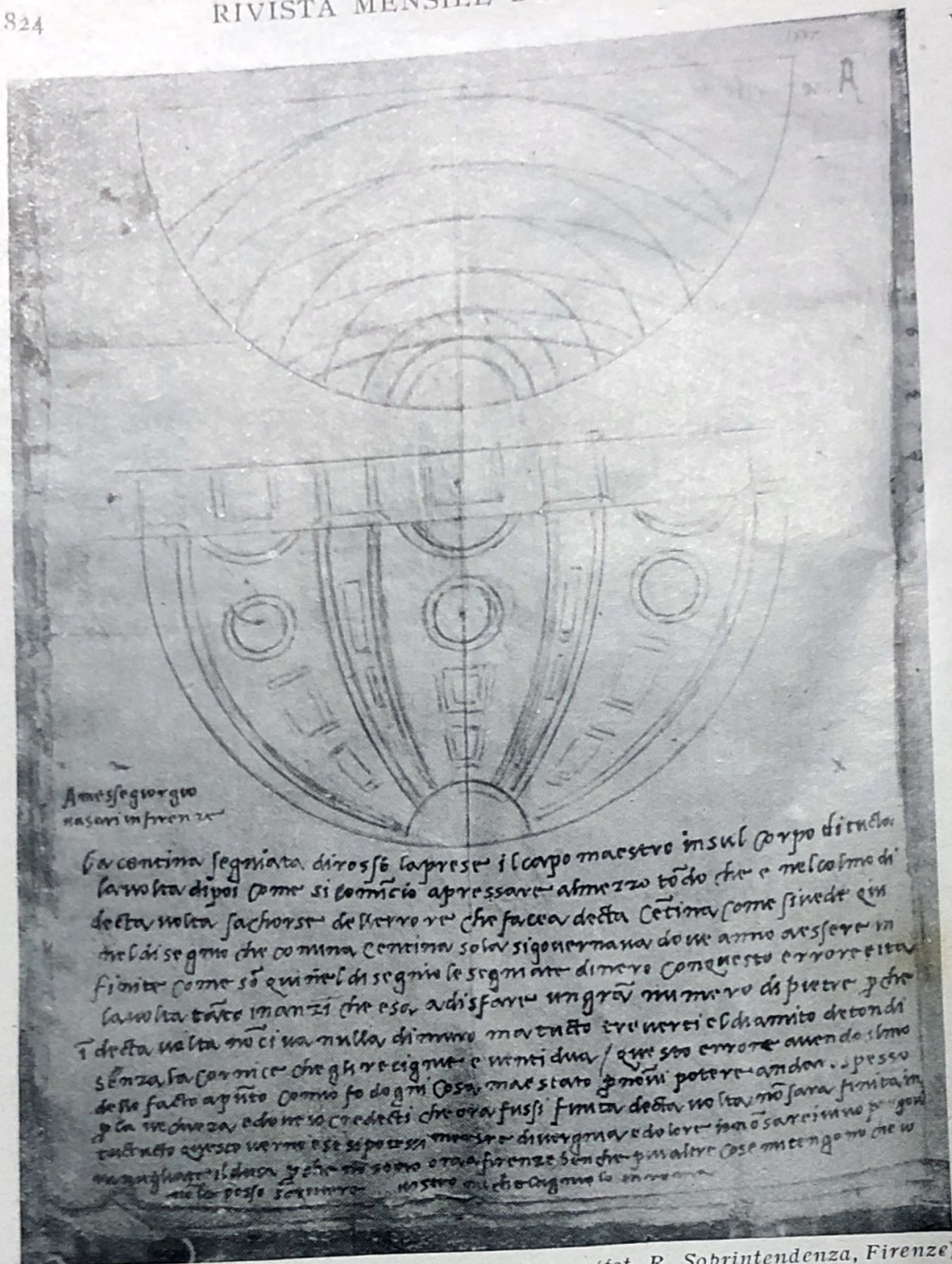
Nell'epistolario dell'Archivio Vasariano, a quelle lettere — in cui tanti accenni sono a quella sorda lotta svoltasi fra il Duca di Firenze e Michelangelo — ne segue un'altra che è una delle più belle scritte da questi e che ci rivela tutta l'umiltà e la bellezza del suo carattere, ed insieme l'altezza e la purezza della sua fede. E le bellissime espressioni in essa contenute sono tanto più notevoli perchè dettate dal dolore causatogli dalla morte di un suo semplice servo, Francesco Amadori da Castel Durante — castello dello Stato di Urbino — e perciò detto, antonomasticamente, e secondo il costume dell'epoca, « l'Urbino ».

« *Voi sapete* » scrive al Vasari « *come Urbino è morto di che m'è stato grandissima gratia di Dio ma con grave mio danno e infinito dolore* ».

« *La gratia è stata che dove in vita mi teneva vivo, morendo m'ha insegnato a morire non con dispiacere ma con disidero della morte* ».

« *Io l'ho tenuto ventisei anni e ollo trovato realissimo e fedele e ora che io lavevo fatto richo e che io l'aspettavo bastone e riposo della mia vecchiezza m'è sparito ne m'è rimasto altra speranza che rivederlo in Paradiso e di questo n'ha mostro segno Idio per la felicissima morte ch'egli ha fatto e più assai che il morire gli è increscituto lasciarmi vivo in questo mondo traditore con tanti affanni; benchè la maggior parte di me n'è ita seco nè mi rimane che un'infinita miseria* ».

Michelangelo infatti restò per un pezzo sotto l'impressione di quella perdita, che lasciò in lui un senso continuo di accoramento rassegnato e pio che lo induceva spesso a cercare la pace fuori delle città, talchè, dopo esser tornato da un viaggio nelle montagne di Spoleto, scriveva nel dicembre del 1556 al Vasari di avere avuto « *gran piacere nelle montagne di Spoleto a visitare que' romiti... che veramente e' non si trova pace se non nei boschi* ».

A messer giorgio vasari in firenze

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

LETTERA E DISEGNI CON I QUALI MICHELANGELO SPIEGAVA AL VASARI LA RAGIONE DELL'ERRORE DELLA COSTRUZIONE DELLA VÔLTA DELLA CAPPELLA DEL RE IN S. PIETRO.

Nell'estate del 1557 il Maestro, ormai vecchissimo, scrive al pittore aretino un'altra lettera, sotto l'impressione di un altro grande dolore, causatogli dallo sbaglio fatto da un capomastro durante la costruzione della cupola della Cappella del Re in S. Pietro, che veniva costruita sotto la sua direzione.

Michelangelo di questo sbaglio aveva già dato notizia con amarezza al Duca Cosimo che, a mezzo del Vasari, gli aveva chiesto schiarimenti.

Ed egli, per meglio farne capire le ragioni, manda una lettera con i disegni della sezione della cupola — segnando in rosso le centine come erano state erroneamente costruite e, a carbonella, come avrebbero dovuto essere tirate su — aggiungendo poche frasi illustrative e chiudendo così: *« .... Questo errore, avendo il modello fatto apunto come fo d'ogni cosa è stato per non vi potere andare spesso per la vechiezza e dove io credecti che ora fussi finita decta volta non sarà finita in tucto questo verno e se si potesse morire di vergogna e di dolore io non sarei vivo »*.

Con l'usata furberia, che lo faceva approfittare di tutte le occasioni per realizzare i suoi desideri, Cosimo I cercò subito di valersi dello stato d'animo di Michelangelo e di quel momento — in cui in seguito a quello sbaglio gli attacchi dei nemici si erano intensificati — per far nuove premure onde condurre Michelangelo alla sua corte, ma il grande Vecchio, anche in un'altra lettera posteriore, in cui aveva fatto, a maggiore schiarimento, la pianta della Cupola della Cappella del Re, replicava, schermendosi con le solite promesse al Vasari: *« ringratio quanto so e posso il duca della sua carità e Dio mi dia gratia ch'io possa servirlo di questa povera persona che altro non c'è, che la memoria el cervello son iti a spectarmi altrove »*.

Così tenacemente il Maestro rimaneva incatenato a Roma, pur confinato ormai, quasi sempre, nella sua cameretta di Borgo Pio dalla cui finestra però poteva vedere svilupparsi lentamente nel cielo l'arco della sua cupola, solo conforto che a lui rimaneva; chè anche la sua mano, che con possa di gigante aveva maneggiato i ferri che avevano fatto

vivere in modo unico e sovrumano la materia, non reggeva più la penna e non gli era più permesso nè scrivere agli amici, nè poetare.

Così venne a cessare anche la corrispondenza con il Vasari e l'epistolario, che questi conservò poi gelosamente, non potè più oltre arricchirsi degli autografi preziosi.

Ma pur nella sua piccola mole esso è una cosa rara e sacra chè, a parte il valore degli autografi, la figura di Michelangelo, nella purezza del suo animo, nell'altezza del suo genio, nella coscienza di se stesso ed insieme nella sua umiltà, nel suo estro di poeta e nella sua sublimità di artista, balza intera dalle lettere che lo compongono e che il destino ha voluto tornassero a noi, quale cimelio prezioso, e che fossero conservate in quella casa che *« il risuscitatore di uomini morti »* creò per i suoi riposi aretini e che oggi, riportata in tutto al suo antico aspetto, ed arricchita di manoscritti e di ricordi preziosi, può considerarsi un puro e sacro tempio, più eloquente di qualsiasi monumento, in cui tutto ricorda il gran secolo ed i suoi uomini maggiori che dettero all'Italia fama immortale e la signoria artistica del mondo.

(fot. R. Soprintendenza, Firenze)

ALTRA LETTERA DEL MEDESIMO ARGOMENTO CON IL DISEGNO IN PIANTA DELLA MEDESIMA VÔLTA.

ALESSANDRO DEL VITA.

SUI CAMPI DI BATTAGLIA - IL MONTE GRAPPA

È il secondo volume testè uscito, della collana delle guide di guerra del Touring. Consta di 121 pagine con 81 illustrazioni, 3 cartine e con un autografo di S. E. il Maresciallo d'Italia Gaetano Giardino.

La guida è posta in vendita a L. 5 più L. 1 (Estero L. 1,50) per la spedizione raccomandata.

Gli scavi dell'Italia in Aquileia

BUSTO DI LOTTATORE (FRAMMENTO DI MOSAICO SCAVATO AD AQUILEIA).

O Aquileia, non più di tua ruina
Rassegnata nell'ombra umil ti prostra,
Spazza la polve, frangi la calcina
Che da sì lungo secolo ti è chiostra,
E con la dissepolta asta quirina
Apriti il varco, esci a la luce e mostra
I documenti che ti fean regina
E madre e dea di questa terra nostra.

(Da *Il Friuli* di RICCARDO PITTERI).

Così nel 1913 il Cantore dell'Irredenta. Ed il suo canto appare oggi come un vaticinio che si è solennemente compiuto. Aquileia, libera e redenta, madre augusta di questa terra nostra, s'illumina in gloria delle sue memorie antiche e recenti, non più esule, sotto l'usurpatore, e ignota e lontana anche ai vicini ma restituita all'amplesso della Patria che la circonda del suo puro affetto. Ed è giusto che così sia: qui infatti è Italia cara ai numi di Roma, fedele al Dio immortale, sacra alla Vittoria.

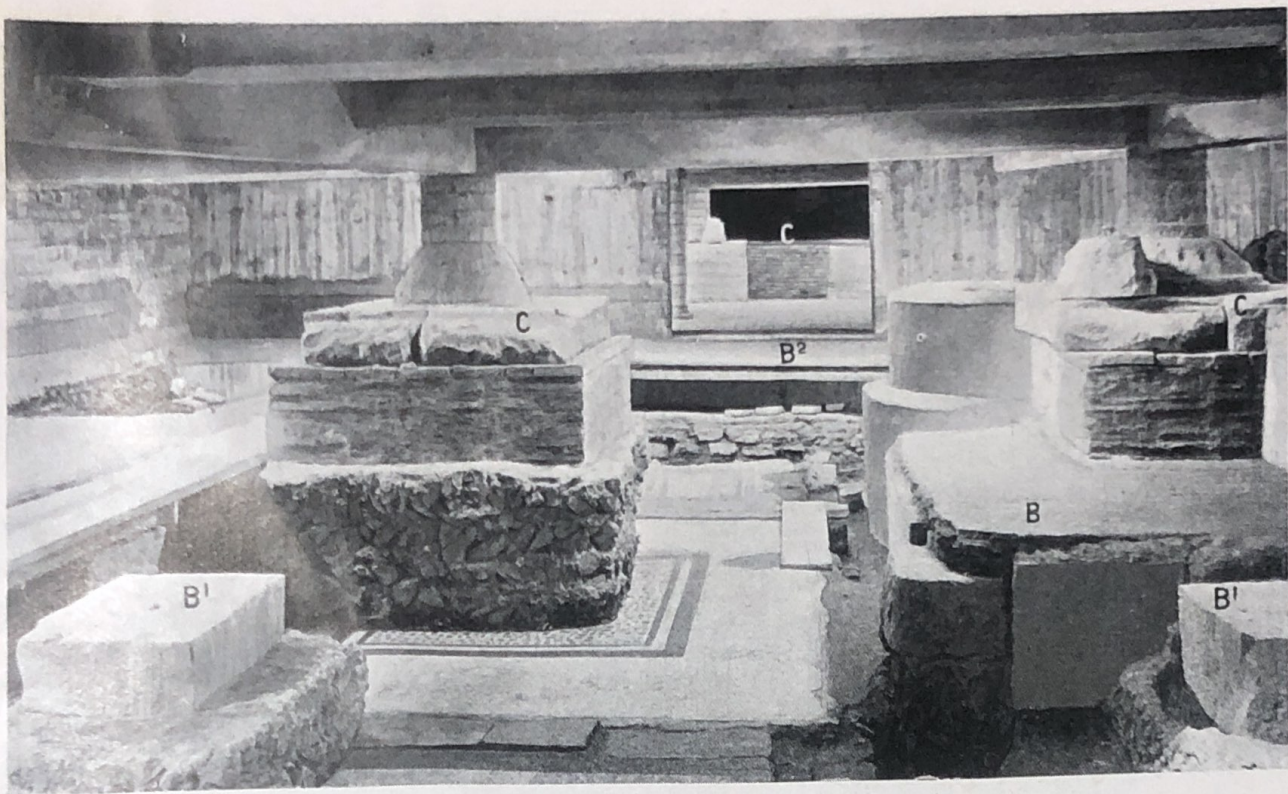
⁂

L'Italia tornò qui il 24 maggio 1915, e il suo ritorno significò vita nuova e fervida, anche per i monumenti nostri, pur in mezzo all'incessante rumor delle armi, onde in piena guerra guerreggiata a brevissima distanza ebbero qui inizio gli scavi archeologici.

Si scoprirono così, nel 1917, presso l'eccelsa Torre dalla mole quadrata e possente, i più splendidi mosaici della basilica del vescovo Teodoro del IV secolo, e fu giustamente l'esercito italiano, il legittimo vindice dell'eredità di Roma, a restituire all'ammirazione della nostra fede le nobili e grandi vestigia.

Il mosaico guidato da un fine senso estetico che le iconografie simboliche abilmente distribuite mai non scemano, squisitamente adorno di uccelli mirabili nel piumaggio versicolore, di animali realisticamente sentiti nel volume e negli scorci, di fasce ornamentali a tralci vitinei, di vasi con alberelli, con fronde fiorite, vivide e fresche, gioioso nella luminosità delle tinte, ricco di pensiero e di partiti decorativi, buono nel disegno, è un alto documento dell'arte musiva di questa città che si dimostra inesauribile nell'esprimere dal suo grembo la magnifica vaghezza coloristica dei litostrati antichi. Ma le fotografie non riescono a rendere minimamente le delicate modulazioni cromatiche dell'opera, onde vano appare lo sforzo di suscitare con le parole la gaudiosa immagine di questi mosaici in chi non ebbe la fortuna di contemplarli da vicino coi propri occhi.

Lo scavo, interrotto all'epoca di Caporetto, fu ripreso subito dopo l'armistizio e condotto con alacre amore per oltre un anno. Tornarono pertanto in luce gli avanzi di tre epoche, che vanno dal I al V secolo, e sono: i mosaici di una casa ragguardevole del primo impero; al di sopra di questa, i resti degli edifici cultuali e di altre costruzioni del vescovo Teodoro e, sovrapposte ancora, le tracce di una più grande basilica posteriore con a fianco il battistero per immersione.

A ricordare lo scavo e la sua originale protezione per mezzo di un piano di cemento armato di quasi mille metri quadrati, Mons. Celso Costantini, che dell'opera fu assertore ardente, volle murata nella strana cripta una lapide che veridicamente narra: « *Questi mosaici — sacri all'arte di Roma — il Genio della III Armata — per la volontà — di Ema-*

SCAVI FRA IL CAMPANILE E L'ATTUALE BASILICA CON AVANZI DI TRE EPOCHE.
In basso, i mosaici di una casa del primo impero; piano dell'atrio degli edifizi di Teodoro (B), basi d colonna (B[1]), ingresso dall'atrio alla chiesa di Teodoro (B[2]), fondazioni e piano della basilica del V secolo (C).

nuele Filiberto Duca d'Aosta — per le cure — di Ugo Ojetti e Guido Cirilli — rivelò e protesse — MCMXVII - MCMXIX ».

I lavori di sistemazione della zona scavata cessarono nel 1920, ma gli scavi stessi non possono dirsi conclusi; chè vaste aree musive,

AVANZI DEL BATTISTERO PER IMMERSIONE, DELLA BASILICA DEL V SECOLO.
Di sotto, vasca da bagno romana (A), mosaico di raccordo fra le costruzioni del vescovo Teodoro (B); *a sin., in alto, sotto il piano lastricato*, il tubo di piombo per la conduttura d'acqua nel battistero (C).

CASA ROMANA SCOPERTA IN VIA XXIV MAGGIO COL MOSAICO RIAPPARSO, IN UN AMBIENTE, SOTTO IL LETTO DEL CALCESTRUZZO CHE AVEVA SERVITO PER UNA SUCCESSIVA PAVIMENTAZIONE MARMOREA.

COPERTURA, MEDIANTE UNA SOLETTA DI CEMENTO ARMATO, DELLA ZONA SCAVATA PRESSO IL CAMPANILE.

intraviste nel passato, giacciono qui ancora sotterra e chiedono di essere risuscitate alla vita, sia per il pregio della loro arte, sia per il sicuro apporto di nuovi elementi alla storia di Aquileia cristiana.

Nel 1921, perchè gli scavi non tacessero del tutto in questa terra benedetta di Aquileia che nasconde ancora ricordi infiniti e cospicui della vita antica, pur con gli scarsi mezzi disponibili, s'imprese l'esplorazione — entro il perimetro urbico — di una casa d'abitazione decorata in origine di dilettevole mosaico bianco e nero, sostituito di poi, in parte, da una pavimentazione marmorea, asportata però dalle mani rapaci dei costruttori dei secoli scorsi che trovarono qui la più abbondante e vicina cava di pietra e di marmo e che resero anche più completa la distruzione di Aquileia.

Per difetto di mezzi e per l'acqua d'infiltrazione gli strati d'epoca anteriore qui accertati non furono indagati, e terminò così il breve saggio promettentissimo.

Nè furono espletate le ricerche del 1922 e

SPLENDIDI MOSAICI (B) DI EDIFICIO IMPRECISATO SOVRAPPOSTI A UN TESSELLATO BIANCO E NERO (A). - RESTI DI COSTRUZIONI TARDE (C).

MOSAICO DELLA BASILICA DEL VESCOVO TEODORO PRESSO IL CAMPANILE (IV SECOLO).
Le pareti erano affrescate. - *A destra*, le fondazioni del campanile.

MOSAICO DELLA ZONA PRESSO IL CAMPANILE (PARTICOL.).

del 1923. La constatazione fortuita della presenza di rocchi di colonne e di mosaici in un fondo prossimo all'anfiteatro portò allo sterro di una vasta sala, purtroppo alquanto mutila nel vigoroso tappeto musivo che l'adornava interamente. Recava, nel centro, il cocchio di Nettuno tirato da ippocampi e, all'intorno, quadri di Nereidi e Tritoni, ritratti di atleti e altre figurazioni del genere che giustificano la denominazione datale di « palestra termale ».

Ecco in una cornice ottagona il busto di un lottatore. Questo barbaro — chè tale lo manifestano le caratteristiche somatiche facciali e le trecce annodate sul vertice del capo — non torna antipatico. Il suo sguardo è diritto e sereno, la testa è piegata con nobiltà sulla spalla destra, la barba, lievemente ricciuta, è trattata con cura. È un uomo nel pieno vigore delle sue forze, fiero della sua corporatura gigantesca e dei suoi muscoli di acciaio. Ci piace vedere in questo atleta gagliardo e sicuro di sè, un idolo delle folle acclamato ripetutamente vincitore e campione, e ritenuto quindi meritevole di essere perpetuato nel tessellato di questa magnifica palestra che aveva visti i suoi incontri e i suoi trionfi.

Altri ritratti consimili riposano ancora sotto i filari delle viti, nè è facile a dirsi se e quali resti monumentali delle supposte terme qui continuino a celarsi.

Circa una cinquantina d'anni fa, in occasione dei consueti lavori agricoli, fu qui sfiorata e indi scalzata un'enorme colonna di marmo che sei coppie di buoi si sforzarono invano di trarre definitivamente alla luce. Oggi, perduto il ricordo della sua ubicazione precisa nell'ampia distesa del fondo, non si è giunti a rintracciarla ancora.

Certo un edificio termale di grandi dimensioni fu parzialmente scoperto, tre anni or sono, non lungi dall'attuale porto sul Natisone.

La devastazione è stata anche qui delle più assolute che concepir si possano, non restando dell'opera che le fondazioni. Il carattere di terme è tuttavia a sufficienza palese da alcuni ambienti peculiari delle stesse, quali il tepidario, il frigidario o il calidario desumibili con discreta sicurezza dalla loro forma, da mattoni tubolari che servivano alla trasmissione dell'aria calda, da decorazioni quasi specifiche di terme. Così nel materiale di scarico del presunto tepidario, oltre a resti affrescati di fattura delicata e fine, si raccolsero — una gradita novità per Aquileia — copiosi frammenti di mosaico parietale a tessere di smalto di tonalità giocονde e vivaci.

Sono cornici per lo più a fondo blu carico con fasce di conchiglie, con tendaggi a festoni e fiorami, con grifi contrapposti e càntari, e vi rimane un riquadro dove, sullo sfondo turchino, si sviluppa un tralcio di vite verde smeraldino, variamente sfumato, con grappoli d'uva in giallo di più gradazioni che costituisce una meraviglia nella indovinata fusione coloristica. La fotografia impedisce assolutamente di farci una benchè minima idea del mosaico che solo una tavola a colori, accuratamente eseguita, potrebbe rendere in modo adeguato.

Le tracce dell'edificio, avvertibili per cen-

MURI DI FONDAZIONE E AMBIENTI SECONDARI DELLE TERME SCAVATE NEL 1925 PRESSO IL NATISSA.

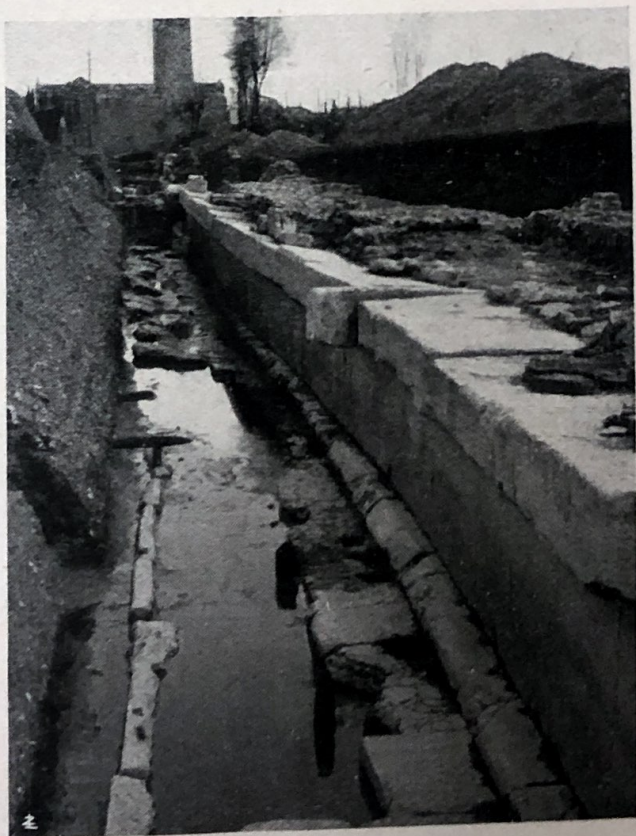
tinaia di metri, furono seguìte, per le note difficoltà finanziarie, solo in un tratto limitato (1).

Altre scoperte casuali, avvenute or qua or là, provano pure l'opportunità e l'urgenza di scavi regolari, sistematici, continuativi.

⁂

Dal 1926, col fervido appoggio della Soprintendenza retta egregiamente dall'ing. Forlati, si esplorano le mura della città, ed i risultati fin qui conseguiti sono dei più confortanti.

Le mura, derivate da un rifacimento d'epoca imperiale, sono costruite in parte sulle poderose banchine del porto canale formato già dal Natisone, che era largo allora, insieme col Torre, suo affluente, circa quaran-

(1) A lode dei proprietari del fondo signori Giovanni e Amedeo Tuzet, aquileiesi non immemori delle glorie della loro città, va detto ch'essi facilitarono in varia guisa quest'esplorazione rinunziando poi ad ogni compenso e devolvendo anche la quota-parte loro spettante per legge sulle antichità scoperte, a profitto degli ulteriori scavi del luogo. Tale simpatico esempio di patriottismo fattivo è tanto più doveroso additare all'ammirazione generale, in quanto che esso fu dettato unicamente da schietto e disinteressato amore per il proprio paese.

IL PORTO CANALE SULL'ANTICO NATISONE CON PIETRE DI ORMEGGIO, CON MARCIAPIEDE INFERIORE, E CON PODEROSA BANCHINA. A QUESTA SONO SOVRAPPOSTE ED ADDOSSATE LE MURA DI CINTA DELLA CITTÀ. (EPOCA IMPERIALE).

MOSAICO DELLA ZONA PRESSO IL CAMPANILE (PARTICOLARE).

ta metri e scorreva, a differenza d'oggi, appunto fin sotto le mura della città. Del Natisone permane qui pur oggi il ricordo nel piccolo e silente Natissa.

Ma oltre alle mura che sono di struttura varia e perciò di epoche diverse e oltre all' impianto portuale, gli avanzi qui riemersi comprendono una porta della città, una magnifica strada selciata che scendeva con notevole declivio allo spiazzo dell'approdo, i muri lunghi e solidi di probabili magazzini, le vestigia di un torrione fortificatorio; insomma un insieme di elementi della più alta importanza che impongono la più attiva prosecuzione dei lavori.

Aleggia infatti da questi ruderi, da queste auguste rovine una storia gloriosa e grande. I resti che risorgono alfine alla luce, per la molteplicità dei ricordi che in sè adunano e in noi rievocano e che rivelano, meglio di qualsiasi altro documento, la città nella sua vera, sostanziale essenza di baluardo e di emporio dell'impero di Roma, riescono a noi, — tardi ma non indegni nipoti — vivi, pieni di un fascino potente, ricchi di ammaestramenti ancora.

Ma in tre anni non si scavarono che 150 dei 4000 metri che all'incirca costituiscono l' àmbito delle mura. E qui non basta la semplice opera di scavo, fa d'uopo anche acquistare i fondi ogniqualvolta le scoperte ne dimostrino la convenienza, ed occorre inoltre pensare alla manutenzione degli avanzi ed allo sgombero della terra scavata, in modo che la zona possa essere resa accessibile anche ai visitatori. Si tratta pertanto di un complesso di lavori che richiedono mezzi ingenti i quali però, giova ormai sperare, non difetteranno.

Nel I Congresso di Studi Romani dell'aprile di quest'anno, il voto proposto dal professore Aristide Calderini — titolare della Cattedra di antichità classiche nell'Università Cattolica di Milano e studioso di Aquileia romana — di fondare un'Associazione Nazionale « Aquileia » che fiancheggiasse e integrasse l'azione del Governo per gli scavi e l'assetto archeologico della gloriosa città romana, cristiana, italiana, trovò il plauso più entusiastico ed unanime. E l'Associazione, onorata dell' alto Patronato di S. A. R. Emanuele Filiberto di Savoia, Duca d'Aosta, e presieduta con nobile e vivo entusiasmo da S. E. il conte Giuseppe Volpi di Misurata, s'avvia rapidamente a diventare una forte realtà operante con fede e con amore.

I rapidi cenni surriferiti danno contezza di quanto qui si possa fare con la garanzia del successo. Però, oltre agli scavi si dovrà provvedere adeguatamente anche al Museo, sempre più angusto ai bisogni, pletorico, affaticante in ogni sala, con i monumenti ammucchiati nella Galleria e fuori della stessa, coi mosaici addossati l'uno all'altro e perciò in gran parte invisibili.

I segni della nobiltà di Aquileia romana reclamano collocazione più decorosa: sono essi che, nella laconicità o monotonia esasperante degli antichi autori, narrano eloquentemente la grande storia della città a chi li sa intendere. Chè per Aquileia sono in modo singolare vere le parole: « *Te saxa loquuntur* ».

GIOVANNI BRUSIN
(*Dirett. del R. Musco Archeologico, Aquileia*).

UNA STRADA DI BONIFICA IN CORSO DI COSTRUZIONE.

POST FATA RESURGO

COME L'AGRO ROMANO RIACQUISTA LA PRIMIERA FLORIDEZZA

Chi, venendo oggi alla Capitale, si soffermi a considerare l'aspetto dell'Agro romano, lo trova in ogni contrada pervaso da una intensa attività ricostruttrice.

La nota malinconica e suggestiva, che formava la caratteristica della campagna romana dalle immense estensioni brulle e deserte ed alla quale vennero frequentemente ad ispirarsi artisti e poeti nostri e stranieri, va oggi cedendo il posto ad una nuova vita, quella che fu già la base della grandezza morale e politica di Roma, l'agricoltura. Gli stessi ruderi, testimoni di quella grandezza, fino a poco tempo addietro circondati solo dal deserto e da greggi al pascolo, sono oggi vivificati da biondeggianti messi e dalla presenza dell'uomo che, auspice il Fascismo, va riportando al bacio del sole le zolle che videro i trionfi di Roma. Dalla più grande tenuta al più piccolo podere, quasi tutte le terre dell'Agro si apprestano a dare all'Urbe una novella cintura di lussureggiante bellezza.

È questa una confortante constatazione che sta a dimostrare come la valorizzazione agraria dell'Agro romano, di questo territorio di 212.000 ettari, più esteso di molte provincie, e che fa di Roma il più grande comune rurale del Regno, sia ormai diventata indiscussa certezza.

Ciò è dovuto alla oculata attuazione del principio di obbligatorietà della bonifica agraria sul quale è basata la sapiente legislazione per l'Agro romano ed alle numerose provvidenze dalla stessa portata, nonchè al fervore determinato dal Fascismo nelle classi agricole.

Se si eccettua una zona — ettari 28.000 — della parte periferica svolgentesi lungo il litorale tirreno, e per la quale non sono ancora stati notificati ai proprietari i piani di bonifica obbligatoria, ed un altro gruppo di 65 tenute — ettari 31.000 — per le quali sono

UNA STRADA PODERALE A FONDO SOLIDO CHE ATTENDE L'AZIONE DEL RULLO COMPRESSORE.

in corso le notificazioni dei piani di bonifica, quasi tutte le altre terre — ettari 122.350 — dell'Agro romano si son ripartite o si vanno ripartendo in numerose unità colturali di estensione più o meno limitata, a seconda delle condizioni di ambiente, della distanza dalla Città, delle possibilità di accesso, della natura del terreno e della suscettibilità di una maggiore o minore intensificazione colturale.

Di questa superficie di oltre 122 mila ettari, che trovasi in avanzato corso di bonifica agraria, ben 25 mila ettari si son frazionati in piccoli lotti adibiti in massima parte ad orti e frutteti con comode ed igieniche casette rurali o sono stati appoderati con regionali centri di colonizzazione creati dal Ministero dell'Economia Nazionale e con poderi sorti per opera di Società e di singoli proprietari. È questa la parte dell'Agro che dà il maggior contributo giornaliero ai mercati della Città.

Si trovano in essa poderi adibiti a coltivazioni di prati artificiali di leguminose e di erbai irrigui o asciutti per l'allevamento razionale di vacche lattifere, e poderi e coltura ortiva, anche irrigua, o a coltura promiscua di piante erbacee e legnose, o a frutteto specializzato, o anche a floricoltura.

Situati lungo le strade ferrate e le vie consolari o di bonifica, questi poderi son forniti di comode case coloniche e di razionali stalle, di concimaie, forni, abbeveratoi, porcili, pollai, di acqua potabile, di energia elettrica e moltissimi anche di acqua per irrigazione.

Cominciano così a rifiorire nell'Agro i « fundi » e le « possessiones » le cui case sparse, come afferma Plinio, aggiungevano all'Urbe molte città.

È da augurarsi che queste forme di appoderamento che sono state create in questi ultimi anni intorno alla capitale si vadano sempre più estendendo, giacchè esse rispondono alle necessità demografiche dell'Italia ed anche alle sue necessità economiche.

È infatti sempre di piena attualità la massima di Catone che « la estensione del possesso non debba superare giammai la forza del possessore e che meglio e più fruttuoso è un piccolo campo interamente ed intensamente coltivato di quello che non sia un vasto campo coltivato soltanto in parte e senza alacrità e concentrazione di opere ».

D'altro canto il frazionamento della proprietà, l'amore infinito che ciascun cittadino portava al suo poderello e il conto grandissimo nel quale tenevasi l'agricoltura furono le condizioni supreme della grandezza di Roma.

Basta ricordare, a conferma di ciò, che quando Annibale, vinti i Romani alla Trebbia, al Ticino, al Trasimeno, a Canne, minacciò di sterminio l'Urbe furono subito reclutati gli

UNA VACCHERIA PER 60 CAPI GROSSI CON ABITAZIONE PER IL PERSONALE.

agricoltori, questi possessori dei « fundi » per la formazione dei due eserciti affidati l'uno a Marcello e a Fabio Massimo per la immediata difesa della Città, l'altro a Scipione l'Africano per la gigantesca diversione sul suolo Cartaginese.

Gradatamente dal podere si passa nell'Agro alla piccola azienda dai 60 ai 100 ettari: se ne son già create 330, su ettari 25 mila. Indi, alla media azienda da ettari 101 a 200; queste sono oggi oltre 200 per una complessiva superficie di ettari 29 mila. Viene poi la grande azienda da ettari 201 a 300. Se ne sono già costituite 50 su un complesso di 13.400 ettari.

Tutte queste aziende, dalle piccole alle

LA CASA PADRONALE ED I FABBRICATI RURALI DI UNA GRANDE AZIENDA.

LA VEGETAZIONE PALUSTRE DEI TERRENI PRIMA DELLA BONIFICA AGRARIA.

grandi, si organizzano in massima parte per la produzione zootecnica e lattifera. Il criterio informatore delle prescrizioni per la bonifica obbligatoria è per esse basato sulla suscettibilità del terreno, nel corso di una razionale rotazione di coltura, alla produzione di piante da foraggio in rapporto al mantenimento dei capi grossi di bestiame. In relazione a tale criterio è stato fissato il numero delle famiglie di coltivatori stabili occorrenti per le diverse necessità delle aziende e il numero dei capi di bestiame da mantenere. Le aziende sono già quasi tutte fornite di ampie e belle case coloniche, di razionali stalle, di silos, di strade poderali, di acqua potabile, e molte di acqua per irrigazione e di energia elettrica e si sono ormai solidamente organizzate sulle trasformazioni del prato naturale in prato artificiale avvicendato o fuori rotazione. Queste trasformazioni costituiscono il vero e grande successo dovuto ad illuminata azione di Governo ed a comprensione e fattività di agricoltori.

Ognuno sa che lungo il corso di molti secoli la economia agraria della campagna romana si è imperniata quasi unicamente sull'industria armentizia.

Numerose greggi dall'Appennino abruzzese scendono a svernare nell'Agro per ritornare poi l'estate ai freschi pascoli montani. Lungi dal turbare questa secolare economia, l'Amministrazione statale della agricoltura ha con illuminata azione impresso alla tradizionale pastorizia romana un indirizzo industriale più redditizio, anche mediante la costituzione di centri colturali pastorizi e di centri pastorizi, ed ha determinato un notevole perfezionamento della razza ovina con aumento di taglia ed incremento produttivo di latte e di lana.

Cinquantaquattro centri colturali pastorizi da ettari 100 a 250 ciascuno per una superficie complessiva di circa ettari 11 mila sono stati costituiti in quelle porzioni delle tenute dell'Agro che non sono ancora pronte per una coltura intensiva. Oltre un terzo del terreno di ciascun centro è sottoposto a coltura avvicendata; nel resto è consentito in un primo tempo il prato naturale migliorato che, con la permanenza del bestia-

LA PROMETTENTE RACCOLTA DI FRUMENTO DI RAZZA ELETTA, IL GENTIL ROZZO 48.

me semistabulato, concorrerà alla formazione dell'humus necessario per la coltura continua. In essi si sono costruite e si vanno costruendo abitazioni per famiglie di coltivatori stabili, stalle per capi grossi di bestiame, ovili con abitazione per pastori e locali per caseificio.

Vengono in ultimo i centri pastorizi in numero di 99 su ettari diciannovemila. Sono essi costituiti in quelle parti delle tenute più periferiche ed in quelle zone boschive e macchiose dell'Agro, che per le condizioni di ambiente e di terreno non si prestano attualmente a proficua coltura agraria; sono dotati di ovili, di abitazioni per pastori, di locali per caseificio, di capannoni-ricoveri per capi grossi di bestiame, nonchè di strade poderali e di impianti di acqua potabile e di abbeveraggio.

Questo imponente complesso di opere di trasformazione fondiaria e colturale finora eseguite se ha consentito di aumentare fortemente il numero dei bovini e degli equini ha anche permesso di mantenere immutata la fiorente industria ovina che si avvale del medicaio per 3-4 mesi sui 7-8 che la pecora passa nell'Agro. Le greggi possono anzi oggi permanere anche di estate nelle tenute che dispongono di foraggi freschi, grazie alle pratiche irrigue che si cominciano ad usare su larga scala nelle varie contrade dell'Agro.

Queste opere, immediatamente seguite dalla creazione e dell'assestamento di razionali turni di coltura, e lo sviluppo ognora crescente dei servizi pubblici e della rete stradale di bonifica hanno concorso a dare un potente impulso al ripopolamento dell'Agro e ad assicurare la stabilità di numerose famiglie di coltivatori nelle varie tenute, con incommensurabile vantaggio per le condizioni demografiche e per la produzione.

Una completa, realistica visione di questo novello fervore di vita che si è determinato nell'Agro romano può aversi considerando il bellissimo quadro inviato dal Ministero della Economia Nazionale al padiglione delle bonifiche dell'Esposizione di Torino. In esso è dimostrato con vedute panoramiche attraverso i fornici dell'acquedotto di Clau-

(fot. prof. G. Cecconi)

IL POTENTE MONOMOVERE DIROMPE IL COMPATTO «CAPPELLACCIO».

se si consideri che si è dovuto determinare il mutamento di una mentalità adusata per secoli ad ottenere il massimo prodotto netto dal prato naturale, per giungere, con direttive ponderate e precise alla soluzione graduale ed armonica del problema economico-sociale del massimo reddito lordo con i sagaci e congrui investimenti, al fine di ottenere una intensa produzione ed uno stabile assetto demografico.

Questi dati, insieme con molte altre interessantissime statistiche, sono ampiamente lumeggiati in una recente Relazione pubblicata a cura del Ministero dell'Economia Nazionale (1), che determinerà certo un grande interesse tra i cultori delle discipline economiche ed agrarie. La Relazione — che si presenta in elegante e severa veste tipografica con ricchezza di dati di confronto e col corredo di numerose e belle illustrazioni e di chiarissime tavole topografiche — prospetta quale è lo stato del bonificamento agrario dell'Agro romano dopo cinque anni di intensa attività ricostruttrice.

I magnifici risultati ottenuti nell'ultimo quinquennio da questo esperimento, unico in Italia, di bonifica agraria basata sul principio della obbligatorietà e sul congruo aiuto per la esecuzione delle opere di trasformazione fondiaria, lasciano bene sperare che la provvida ed oculata azione del Ministero che presiede alla pubblica economia, esplicata anche in altre contrade del nostro territorio, porterà sicuramente alla auspicata ruralizzazione del Paese.

dio e con grafici e cifre sulle colonne dell'acquedotto stesso il progressivo sviluppo del bonificamento dell'Agro.

Di grande interesse sono i dati relativi alla popolazione stabile, ai vani per abitazione, ai bovini ed ovini stabulati, al dissodamento meccanico. Più che triplicato dal 1915 il numero delle persone, quasi quintuplicato il numero dei bovini stabulati; la superficie dissodata con i potenti apparecchi a vapore da 2000 ettari quanta era nel 1922, è oggi di circa ettari 30.000.

Notevolissimo incremento hanno avuto le colture: i prati artificiali, che si coltivavano nel 1915 su 2500 ettari, sono oggi coltivati su ettari 32.500; quasi quintuplicata è la produzione dei cereali e gli orti e frutteti che nel 1915 coprivano una superficie di poco più di 1000 ettari sono oggi impiantati su oltre 9000 ettari; i terreni irrigui che erano solo 600 ettari nel 1911 e 800 nel 1922 sono oggi ben 3000 ettari.

Questi sono i principali confortanti risultati della sana ed oculata azione del Ministero dell'Economia Nazionale e del fervore che il Fascismo ha saputo determinare negli agricoltori dell'Agro.

E sono dati di per sè di grande eloquenza,

(1) *L'Agro romano nel primo quinquennio fascista* - volume di pag. 191 con 5 tavole fuori testo, in vendita presso la Libreria del Provveditorato Generale dello Stato al prezzo di L. 20.

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

Il Piccolo Calendario del Turista. - Tra le pubblicazioni recentissime dell'ENIT va particolarmente segnalato, per la sua praticità, il « Piccolo Calendario del Turista ».

Redatto in quattro lingue, questo fascicolo a fogli mobili che di mese in mese si arricchisce di nuove pagine, offre al turista la possibilità di predisporre anticipatamente un programma di viaggio nelle varie città italiane, reso più interessante dalla coincidenza con feste tradizionali, convegni sportivi, congressi, ecc., e reso eventualmente anche più facile dall'indicazione delle riduzioni ferroviarie che siano già state annunziate per tali occasioni.

Basta una rapida occhiata al « Piccolo Calendario del Turista », che si può consultare in ogni Ufficio Viaggi o si può richiedere alla Direzione Generale dell'ENIT (Via Marghera, 6 - Roma) per avere la sensazione dell'ottima attrezzatura turistica del nostro Paese, dove le città più tradizionalmente note ai forestieri gareggiano nell'offrire facilitazioni ed attrattive.

Spas in Italy - Bathing and Seaside Climate Resorts in Italy. - L'ENIT ha messo in distribuzione all'estero e nei grandi centri turistici italiani, l'edizione in lingua inglese — che segue a quella recente in lingua francese — di due note sue pubblicazioni: quella sulle stazioni idrominerali e quella sulle stazioni climatiche, marine e balneari d'Italia.

Queste edizioni in lingue estere vengono praticamente ad estendere il campo di diffusione delle due pubblicazioni e sono destinate a lanciare il buon seme di propaganda tra il pubblico italiano e straniero.

Chi scorra infatti le pagine di questi due volumetti, arricchiti di pittoresche tavole a colori, rievocanti il più caratteristico aspetto delle località sulle quali vengon fornite succinte pratiche informazioni, ha l'immediata piacevole visione delle nostre più celebrate stazioni di cura, di soggiorno e di turismo.

L'Arte in Italia. - Riservandoci di parlarne più ampiamente, diamo l'annunzio di una nuovissima pubblicazione dell'ENIT, curata da Corrado Ricci: *L'arte in Italia*.

Itinerari. - Segnaliamo infine le pubblicazioni degli itinerari per i viaggi di propaganda a cui l'ENIT dà la sua opera: e cioè il programma del viaggio di studio *Nord-Sud* dei medici stranieri alle stazioni idrominerali e climatiche, organizzato dall'ENIT; il programma del Convegno nazionale all'Etna indetto sotto gli auspici dell'ENIT dalla Federazione Italiana dell'Escursionismo ed il programma delle escursioni in Sardegna e in Calabria, che l'Istituto Superiore di Malariologia ha affidato all'ENIT.

A queste si aggiunga l'opuscolo guida, corredato di una carta geografica, che l'ENIT, in collaborazione con la CIT, ha offerto all'Opera Nazionale Balilla per la seconda Crociera Mediterranea degli Avanguardisti.

Il Convegno di Catania per la valorizzazione turistica dell'Etna.

La Presidenza della Federazione italiana dell'Escursionismo, ha indetto nello scorso agosto un convegno dei suoi delegati regionali a Catania e sull'Etna.

Scopi principali e concreti del Convegno, posto sotto gli auspici dell'ENIT, erano: prendere conoscenza diretta del Vulcano e delle località più adatte per l'istituzione di eventuali « campeggi », per l'organizzazione di escursioni, ecc.; trattare col concorso di elementi locali che si interessano al movimento turistico dell'Etna; studiare fin d'ora i capisaldi del programma di una grande adunata escursionistica nazionale, da tenersi sull'Etna nell'estate del 1929.

È venuto da questo convegno un notevole contributo allo studio dei complessi problemi relativi al turismo etneo, con i quali — come rileva la circolare del Capitano Enrico Beretta, Segretario Generale della Federazione italiana dell'Escursionismo, ai delegati regionali — l'ENIT è giunto alla conclusione che — in attesa delle auspicate soluzioni interessanti il grande *turismo internazionale* — sia intanto da incoraggiare con ogni mezzo il *turismo escursionistico nazionale*, facendo affluire verso quella zona estrema del nostro Paese, che racchiude in sè tante meravigliose attrattive, il maggior numero possibile di connazionali d'ogni regione.

Si sono pertanto riuniti a Catania i delegati regionali della Federazione Italiana dell'Escursionismo unitamente ai rappresentanti dell'ENIT, delle FF. SS., del T. C. I., dell'*Astis*, del Comune di Catania, della Soc.

Gen. Elettrica per la Sicilia, della Pro Catania ed Etna e dell'Istituto *Luce*, il quale ha inviato un suo operatore cinematografico per la creazione di un film di propaganda per l'Etna.

Di ritorno dall'escursione, i delegati della F. I. E. hanno tenuto nell'aula magna del Municipio di Catania la seduta di chiusura.

Dopo un saluto porto dal Podestà, il Console prof. Pancrazio, delegato della F. I. E. della Venezia Tridentina e del Veneto, ha comunicato il seguente messaggio dell'on. Turati:

« Dolente di non poter intervenire al Convegno di Catania ed alla escursione sull' Etna, La prego di portare ai delegati riuniti a Catania il mio affettuoso saluto. Le finalità del Convegno non hanno bisogno di essere da me illustrate. La felice iniziativa dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, realizzata con la collaborazione dell'*Astis*, del Comune di Catania, del Consiglio Provinciale dell'Economia di Catania e della Pro Catania ed Etna, è già di per se stessa significativa e promette il più lusinghiero successo per l'avvenire escursionistico e turistico siciliano.

« La Sicilia, superbamente ricca di meravigliosi angoli di bellezza e di patrimonio artistico e storico, varia e seducente nel paesaggio, ha ben diritto in questa éra fascista di valorizzazioni e di sviluppi ad essere guardata da tutti gli italiani con maggiore amore e maggiore passione.

« I Delegati Regionali della Federazione Italiana dell'Escursionismo, ascendendo l'Etna, si renderanno conto di questo diritto e sono sicuro che la loro collaborazione perchè, in un domani non lontano, l'isola vulcanica e generosa possa conquistare il suo degno e legittimo avvenire, sarà di camerati e di fascisti.

« Ai coraggiosi organizzatori siciliani — conclude il messaggio dell'on. Turati — porti il mio cordiale saluto ».

Infine è stato approvato un ordine del giorno che esalta le molteplici bellezze del magnifico vulcano, ne chiede la valorizzazione ed indíce una grande adunata nazionale sull'Etna per il 1929.

Il movimento turistico via mare nelle statistiche dell'ENIT.

I dati sul movimento dei passeggeri provenienti dall'estero che sbarcarono nei nostri porti durante il mese di luglio, denunciano — secondo le statistiche dell'ENIT — un forte aumento di traffico sia nei confronti del mese precedente, sia in quelli del luglio 1926 e del luglio 1927.

Tale movimento è stato di 22.461 passeggeri di cui 9,740 italiani e 12,721 stranieri. Nel luglio 1926 gli italiani erano 10.895 e gli stranieri 10.926; i primi sarebbero quindi diminuiti, mentre i secondi sarebbero aumentati di quasi 2.000 unità, di fronte ad un aumento complessivo di sole 600 persone circa.

Dei 12.721 stranieri, quasi diecimila erano passeggeri di classe e di questi una buona metà era di nazionalità americana.

Altro fatto degno di rilievo è la grande parte che ha avuto la nostra Marina Mercantile in questi trasporti, con l'85% di tutto il movimento e l'80% del movimento degli stranieri, mentre nel luglio 1927 dette percentuali erano rispettivamente dell'81 e del 75 %.

Mostre del turismo italiano alle fiere di Fiume e di Smirne.

La Fiera di Fiume ha avuto quest'anno una fisonomia particolare, comprendendo varie mostre nazionali ed internazionali fra cui quella nazionale dei prodotti e macchine, della navigazione e delle industrie estrattive; vi figuravano inoltre una Mostra del Costume, una Speleologica, una d'Arte del Mare ed una Mostra Storica Fiumana. Della Fiera faceva parte anche una Mostra Turistica organizzata dall'ENIT col concorso delle Ferrovie dello Stato, della Compagnia Italiana pel Turismo e del Consorzio Nazionale Fascista per le Stazioni di Cura Soggiorno e Turismo. La Mostra Turistica, allestita in uno dei grandi padiglioni prospicienti i *docks*, occupava un ampio *stand* nel quale era esposta una serie di fotografie panoramiche e figuravano i cartelli artistici dell'ENIT riproducenti vedute ed impressioni delle nostre stazioni balneari. Si notavano inoltre interessanti vedute del materiale rotabile più moderno che circola sulla rete delle Ferrovie dello Stato, alcuni grafici e fotografie degli Uffici della CIT e materiale di propaganda per le nostre Stazioni di Cura, di Soggiorno e di Turismo.

Ai visitatori della Mostra Turistica sono state distribuite guide e pubblicazioni di propaganda in varie lingue, illustranti le regioni turistiche italiane.

Dal 4 al 10 settembre ha avuto luogo a Smirne la Seconda Fiera Campionaria Turca con la partecipazione dell'Italia. Aderendo all'invito rivolto loro dal Comitato Organizzatore della Sezione Italiana, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e le Ferrovie dello Stato hanno concorso a quella manifestazione, organizzando nella Sezione Italiana una Mostra Turistica. A tale scopo è stata riservata un'ampia sala nella quale è stato esposto il suggestivo materiale di propaganda dell'ENIT e delle Ferrovie dello Stato. Era stato pure installato un apparecchio per la rapida e successiva visione dei cartelli dell'ENIT.

Anche alla Mostra Turistica Italiana di Smirne sono state diffuse le recenti pubblicazioni di propaganda dell'ENIT e delle Ferrovie dello Stato.

CIOCCOLATINI
PERUGINA

PASTINA GLUTINATA
BUITONI

VITA DEL TOURING

Preziosi consensi.

La *Guida di Campania, Basilicata e Calabria*, di cui ebbimo diffusamente a discorrere nel numero di settembre di questa Rivista, ha trovato le più liete accoglienze. Coloro che hanno avuto occasione di consultare quest'opera sono stati soprattutto sorpresi della sua originalità e del contributo cospicuo che essa porta alla conoscenza del Mezzogiorno.

S. E. il Capo del Governo, pure in mezzo a tante cure, ha voluto farci pervenire il suo alto compiacimento. E il di lui Fratello — il Gr. Uff. Mussolini — valoroso Direttore del *Popolo d'Italia*, che in tante occasioni ci ha dimostrato la sua benevolenza, ha scritto al nostro Presidente:

« *Esprimo a Lei e a tutti i suoi valenti collaboratori, il mio plauso. Non da oggi io sono un ammiratore convinto del Touring Club Italiano e quando si vedono lavori che tanto servono a far conoscere ed apprezzare il nostro bel Paese, oltre che l'ammirazione, si deve far opera di propaganda e di proselitismo perchè il benemerito Sodalizio possa essere sempre una forza degna e possente nel quadro delle grandi attività nazionali* ».

Lettere graditissime ci pervennero da Ministri e da Sottosegretari, da illustri parlamentari. Ne citeremo soltanto una: quella del Presidente del Senato, On. Tittoni:

« *Nessuna lode veramente è eccessiva* — egli scrive — *per l'opera di codesta Associazione, che è insieme opera di scienza e di patriottismo; perchè far meglio conoscere agli Italiani la Patria, facilitar loro il modo di visitarla, vuol dire farla amare di più* ».

Ma altrettanto care ci sono le lettere dei più profondi conoscitori della Regione meridionale. Anche qui non ci estenderemo in numerose citazioni. Ne basteranno un paio. L'On. Giustino Fortunato, l'autorevolissimo studioso e profondo indagatore di tutti i problemi economici e sociali del Mezzogiorno, così si è espresso:

« *... i tre volumi dell'Italia Meridionale, nonchè una « novità » di sana pianta, hanno il valore di un'alta opera classica. E non è esagerazione la mia.*

« *Quale senso di ammirazione per tanto singolare opera, nemica di quella « trufferia di parole » che tanto spiaceva al Manzoni nostro* ».

E un illustre geografo, il Prof. Carmelo Colamonico della R. Università di Napoli, così si è espresso:

« *L'ultimo volume della Guida appare evidentemente in progresso sugli altri per accuratezza di informazioni, per metodo di raccolta e di esposizione della materia, per corredo cartografico, per intonazione scientifica: eppure, data la scarsa disponibilità di fonti, l'opera doveva presentarsi più ardua e l'elaborazione della materia doveva essere assai più difficile! Ancora più originale, quindi, degli altri, a me sembra questo volume e ancor più degna di riconoscenza da parte specialmente dei geografi la fatica del Touring! E' così che si lavora per il prestigio del proprio Paese!* ».

Anche tutta la stampa italiana si è attivamente interessata di questa nostra pubblicazione. Esprimiamo ad essa la riconoscenza più viva.

Il Touring è lieto di avere con la pubblicazione di *Campania, Basilicata e Calabria*, servito una causa eccellente. La *Guida d'Italia* è ora finita. Ferve da tempo il lavoro per il volume dedicato al Dodecanneso e alle Colonie.

15 Novembre!

Dobbiamo raccomandare ai Soci d'inviare con la maggiore sollecitudine possibile la quota di riassociazione per il 1929?

Certamente essi avranno ricevuto la circolare con la quale il Touring ha lanciato il primo appello. E i più diligenti, i più affezionati avranno già provveduto ad effettuarci la rimessa della quota.

Ora vogliamo però insistere sul riabbonamento a « Le Vie d'Italia ». Il prezzo dell'abbonamento è fissato in L. *15,40* (Estero L. *30,40*). Ad una condizione però: che l'importo ci venga rimesso entro il *15 novembre 1928*. Dopo tale data, il prezzo della Rivista verrà aumentato a L. *18,40* (Estero L. *36,40*).

Le ragioni di questo doppio prezzo sono ormai notorie: esso nasce soprattutto dalla necessità di fare in tempo i contratti per l'acquisto dell'enorme quantità di carta occorrente per la Rivista e non già da pregiudizi o capricci amministrativi.

I buoni Soci, i più entusiasti ed affezionati, tengano presente che questa è l'epoca migliore e più propizia per svolgere una viva opera di propaganda a favore de « Le Vie d'Italia ».

Mostrando ai propri amici, ai propri conoscenti un numero della Rivista, senza elogiarla e dirne i pregi numerosi, dicano loro il prezzo d'abbonamento ed otterranno di certo un successo: la loro adesione, che sarà premio per l'interessamento dimostrato per il Touring.

In ogni famiglia italiana vi deve essere almeno un abbonato a « Le Vie d'Italia ».

Pubblicazioni in corso di distribuzione.... ed altre in preparazione!

Il 2° vol. della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione e di particolare interesse turistico* è stato già distribuito a quasi tutti i nostri Soci. Le regioni descritte in questo volume (Italia settentrionale - Zona Est) sono così ricche di strade veramente meravigliose per il turismo, che la pubblicazione di tanta varietà di itinerari non poteva ottenere che un vivo successo. Il volume da tempo era atteso e rappresentava quasi una vera necessità; esso completa ora alla perfezione l'uso delle nostre carte automobilistiche e della nostra ormai classica Carta d'Italia al 250.000.

Ora si trovano in corso di spedizione due altre pubblicazioni: la *Guida della Campania, Basilicata e Calabria* e i due Fogli della *Carta dei Centri Turistici al 50.000* («Il Cervino e il Monte Rosa»; «La Riviera di Levante da Genova a Sestri»).

Però, i quantitativi che giornalmente ci vengono dati dalle legatorie non ci permettono di distribuire queste due pubblicazioni con quella sollecitudine che sarebbe nei nostri desideri. E perciò mentre comprendiamo l'impazienza di quei Soci che ci scrivono sollecitando la consegna delle pubblicazioni loro spettanti, dobbiamo raccomandare ad essi di attendere il rispettivo turno, che, come è noto, contempla la precedenza per i Consoli, i Soci Fondatori della Sede, i Vitalizi ed i Quinquennali, nell'ordine qui segnato. I solleciti non giustificati rimarranno quindi inevasi. D'altra parte, chi abbisognasse subito della *Guida*, ha un mezzo pratico e pronto per procurarsela: inviare cioè la somma di L. 15 (più L. 2,50 per spediz. racc.; Estero L. 4), acquistandone una copia che gli sarà tosto rimessa.

Del «duplicato» che gli perverrà più tardi, potrà fare un graditissimo dono a qualche amico, compiendo un'ottima propaganda pratica in pro' della nostra Istituzione.

L'*Annuario Generale* avrebbe dovuto venir pubblicato ancora nel 1928, ma ciò non fu possibile poichè è sembrato opportuno attendere che fosse sistemata tutta la materia in fatto di circoscrizioni provinciali e comunali in relazione alle disposizioni del Governo Nazionale. Pubblicare prima l'Annuario avrebbe voluto dire, mettere alla luce una pubblicazione già vecchia prima di essere distribuita. Perciò, l'Annuario si darà gratuitamente ai Soci nei primi mesi del 1929 e con le sue 1200 pagine sarà un ricco repertorio di dati indispensabili a tutti.

Nel 1929 altre tre pubblicazioni verranno inoltre distribuite ai Soci:

1° Il volume della Guida che descriverà il *Dodecanneso e tutte le Colonie;* sarà ricco di una vasta dotazione cartografica e di un testo del tutto originale. E' inutile soffermarsi sulla importanza di quest'opera, specialmente nell'attuale periodo di risveglio della coscienza coloniale.

2° Il 3° volume della *Guida delle Strade di Grande Comunicazione*, sarà di certo molto apprezzato dai nostri Soci e colmerà una lacuna da molti lamentata.

3° I due fogli della *Carta dei Centri turistici al 50.000* («La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, del Catinaccio e di Sella», «Bolzano, la Mendola e la Val di Non»), che verranno a fornire al turista italiano, un'ottima Carta italiana di una regione bellissima e turistica per eccellenza.

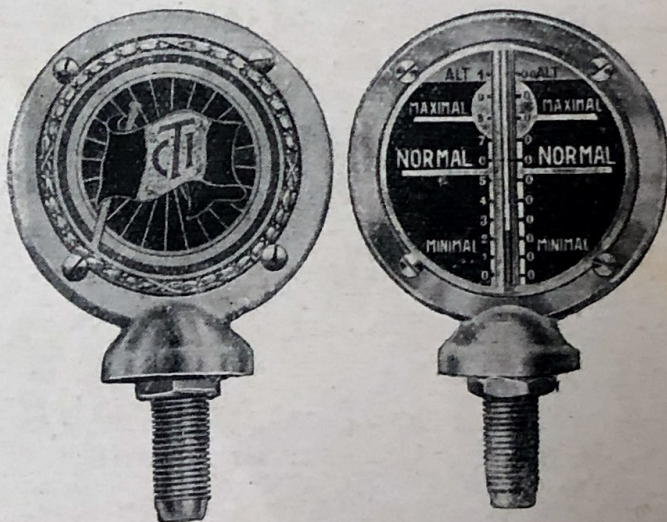
Ed ora quale sarebbe la migliore dimostrazione della riconoscenza dei Soci pel Sodalizio se non portare in seno alla famiglia del Touring, un altro Socio?

All'opera dunque, perchè anche i premi di benemerenza saranno per voi, propagandisti!

Un accessorio indispensabile per gli automobilisti.

Verrà quanto prima messo in vendita dal T. C. I. a prezzo speciale per i Soci. Si tratta di un termometro (il cosidetto «termomanometro»), da applicare sul tappo del radiatore, del tipo già noto; ma anche si tratta di un apparecchio di assoluta precisione, di grande esattezza e accuratamente finito in ogni sua parte.

L'apparecchio medesimo è interamente e completamente italiano. Esso presenta que-

ste caratteristiche: taratura garantita nelle divisioni in gradi centigradi; larga colonna rossa visibile da ogni lato; grande facilità di rimessa a posto del liquido; sensibilità estrema essendo il bulbo a superficie radiante ed in custodia aperta in cinque parti.

Il modello (nei due tipi grande e piccolo) da noi offerto ai nostri Soci reca sul lato esterno una grande sigla del T. C. I. in oro e smalto a colori, mentre il lato interno presenta all'occhio del guidatore la colonna termometrica e la scala graduata. Il tipo grande — preso alla nostra Sede — costa L. 45 e L. 40 il tipo piccolo. Per spedizioni raccomandate aggiungere L. 4.

Anche la OM scrive:

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
ING. NICOLA ROMEO & C. - MILANO
CAPITALE L. 50.000.000 INTERAMENTE VERSATO
UFFICI
ROMA - NAPOLI - TRIESTE - PARIGI - BARCELLONA

AUTOMOBILI "ALFA-ROMEO"
MOTORI A SCOPPIO
MACCHINE PNEUMATICHE
MACCHINE PER LAVORI PUBBLICI
FERROVIE - PORTI - MINIERE
SONDE E SONDAGGI
FONDERIE
FORGIE
FUCINE

UFFICIO
Approvvig.
REFERENZE
TC/MAGG/

Milano (137) 31 Agosto 1928
VIA M. U. TRAIANO, 33

Spett. SOC. ACCUMULATORI DR. SCAINI
MILANO

In possesso della stimata vostra 24 corr. vi ringraziamo delle vostre gentili espressioni a riguardo delle nostre vetture vittoriose nelle recenti competizioni, e siamo altrettanto felici di potervi confermare che siamo soddisfatti delle vostre batterie.

Nessuna noia abbiamo avuto finora con le vostre batterie montate sulle nostre vetture e nessun reclamo ci è pervenuto dai nostri clienti.

Distinti saluti.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
ING NICOLA ROMEO & C.

SCAINI VIALE MONZA 340- MYLANO .

+ COMO 286 14/13 26 11/20-

+ SODDISSFATTISSYMO PERFETTO FUNZIONAMENTO INESAURIBILE VS ACCUMULATORI SALUTI .+ BARAGIOLA .+

"... gli Accumulatori Scaini montati sulle nostre vetture che parteciparono alla COPPA DELLE ALPI, hanno sempre funzionato perfettamente durante tutta la gara".

Milano, 27-8-1928 A. VI°

ACCUMULATORI SCAINI INESAURIBILI

S. A. ACCUMULATORI DOTT. SCAINI - MILANO - VIALE MONZA, 340

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

La prima « Festa delle Alpi ».

Alla Conferenza internazionale degli Autoservizi di Turismo tenutasi lo scorso febbraio in Cortina d'Ampezzo, i rappresentanti del Consiglio Provinciale dell'Economia di Milano, Gr. Uff. Donzelli e Dott. Roberto Cavalieri, proponevano l'istituzione di una manifestazione turistica popolare, da effettuarsi in ogni provincia, ogni anno col nome di « Festa delle Alpi ».

La proposta veniva accolta con particolare favore a Milano, ove si costituiva un Comitato che si accingeva senz'altro al lavoro di organizzazione, con la volonterosa collaborazione di Enti turistici e di Società automobilistiche, che posero alcune vetture a disposizione del Comitato a prezzo ridotto.

La « Festa delle Alpi » si è svolta felicemente nei giorni 1 e 2 settembre u. s., con la partecipazione di oltre cinquecento persone prevalentemente del ceto popolare, adescate, oltre che dal basso prezzo del biglietto (70 lire, compreso un pranzo e un pernottamento a Ponte di Legno), della felice scelta dell'itinerario.

La colonna di venti torpedoni, partita da Milano, si è diretta a Bergamo, Lovere, Edolo, Ponte di Legno, Passo del Tonale, meta ultima, ove si è svolto il patriottico rito della apposizione di una corona d'alloro al monumento della Vittoria. A Ponte di Legno, durante la serata, i gitanti sono stati festeggiati dalle autorità e dalla popolazione.

Il ritorno è avvenuto per il pittoresco itinerario Edolo, Colle dell'Aprica, Tresenda, Sondrio, Colico, Lecco, Erba, Milano. Quivi la colonna, dopo ben quattrocento chilometri di percorso, è giunta compatta e ordinata.

La manifestazione ha avuto la sua consacrazione ufficiale in una circolare che il Sottosegretario agli Interni, On. Michele Bianchi, ha inviato a tutti i Prefetti del Regno perchè, seguendo l'esempio di Milano, provvedano alla organizzazione della Festa in tutte le provincie.

Anche noi, per parte nostra, non possiamo che plaudire a questa sagra del turismo popolare, che persegue lo scopo nobilissimo di far conoscere le meravigliose bellezze del nostro paesaggio al popolo, che nella sua verginità spirituale è forse il più adatto a coglierne la squisita poesia. E' un merito che ci verrà facilmente riconosciuto quello di avere noi, per primi in Italia, proclamata la necessità di additare e favorire al popolo le vie del diporto turistico. Le scintillanti cime delle nostre Alpi e la freschezza smeraldina delle nostre valli, possono avere un salutare effetto di disintossicazione morale e sociale e, mercè questa buona opera divulgativa, finiranno per apparire ben più attraenti dei mefitici ambienti delle osterie e delle sale di ballo, ove spesso intristisce l'anima popolare.

Il turismo friulano all'Esposizione di Padova.

Oggetto di particolare attenzione è stata, alla X Fiera di Padova, la Mostra turistica del Friuli, promossa dal nostro Capo Console Comm. Dott. G. Biasutti, con la collaborazione di eminenti ed attive personalità della regione.

La mostra, la prima del genere, era allogata in due *stands* in prosecuzione del padiglione dell'Urbe, e conteneva splendide vedute della Carnia, della Val Cellina, di Aquileia, di Cividale, della Abbazia di Sesto, di Tarcento e dintorni, dei paesaggi e castelli della regione pedemontana. Notata la completa assenza del Tarvisiano, che pure conta località turistiche di primo ordine.

Alla fiera di Padova figurava pure una interessantissima Mostra della Distruzione e della Ricostruzione, composta di grafici, fotografie, disegni, pubblicazioni e documenti vari, illustranti il martirio delle Venezie e la loro prodigiosa resurrezione. Anche in questa mostra il Friuli era ampiamente rappresentato in sei nutritissimi *stands*.

Alla ricerca del lago d'Iseo in un pomeriggio d'estate.

Il pomeriggio, veramente, può essere anche d'autunno e la ricerca riguarda soltanto coloro che non hanno il piacere di possedere un'automobile propria o almeno una modesta motocicletta. Per questi favoriti dalla fortuna la ricerca riesce facile. Diverso è invece il caso di chi, ad esempio, dopo aver lavorato un'intera settimana, vuol andare a trovare, servendosi della ferrovia, la famiglia che fa un po' di vacanze sul lago. Si arma di orario ferroviario, lo consulta, lo gira, lo rigira, spalanca gli occhi e quasi teme di non essere più capace di consultare le fitte tabelle.

Pure è proprio così: se a Iseo c'è modo d'arrivare da Milano nella mattinata, al più tardi alle 12,10, partendo da Milano alle 10,05, nel pomeriggio non vi sono corse o coincidenze se non a sera tardi: non c'è

Tutto ciò che può occorrere e si può desiderare in una automobile moderna

Il nuovo COUPÈ SPORT FORD è un modello di squisita eleganza e di eccezionale praticità.

Vi è offerto, ad un prezzo bassissimo, dalla Nuova Ford. Eleganza di linee, bellezza di colori variati, ricchezza e comodità dei diversi tipi di carrozzeria, velocità oltre i 100 Km. orari abbondanza di accessori e perfezione di finitura meccanica ed estetica fanno della Nuova Ford una vettura senza precedenti e senza confronti nel campo delle automobili economiche.

Ma le sue caratteristiche più spiccate e notevoli sono nella fulminea ripresa, che le consente di passare da 8 a 60 Km all'ora nello spazio di circa 150 metri, nella eccezionale accelerazione in salita e nel minimo consumo di carburante (circa 10 litri per 100 chilometri).

Una semplice prova potrà dimostrarvi la stupefacente agilità della Nuova Ford sia nel traffico cittadino, che sulle libere strade, e darvi una inattesa sensazione di potenza e di sicurezza nello scalare i più alti valichi alpini e nello scendere a valle per strade ripide e anguste. Potenza ed elasticità del motore, efficacia e dolcezza dei freni, rendono infatti la Nuova Ford una macchina ideale pel turismo in montagna.

Quando conoscerete la gioia di guidare la Nuova Ford; e il suo rendimento anche nelle più difficili condizioni, vi persuaderete che essa — più che una nuova automobile — è l'espressione più moderna di idee assolutamente originali sui problemi dei trasporti rapidi ed economici.

PREZZI DI VENDITA:

SPIDER	L. 18.000
TORPEDO	» 18.600
COUPÈ	» 22.400
GUIDA INTERNA A DUE PORTE	» 22.400
COUPÈ SPORT . . , . .	» 23.800
GUIDA INTERNA A QUATTRO PORTE	« 25.800

variabili senza preavviso per vetture senza paraurti, franco Trieste sdoganate, con 5 gomme Balloon.

FORD MOTOR COMPANY D'ITALIA S. A. - TRIESTE

modo insomma di arrivare che alle 20,25. Si arriva cioè molto tardi, quando la moglie comincia a mettere un po' di broncio e i bimbi sonnecchiano. Il «sabato inglese» è completamente rovinato: già si pensa che il giorno successivo bisognerà ritornare per essere puntuali al lavoro.

Un amico che la sa lunga, mi ha però insegnato un accorgimento per guadagnare quasi due ore. Ecco la ricetta: prendere il treno che parte da Milano alle 16 in punto e recarsi a Brescia. Qui si trova il trenino della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie che per le 18,40 ti fa arrivare sul lago. La trovata è ingegnosa. E' vero che si fanno (e si pagano) 17 chilometri di più di ferrovia (cioè il tratto da Rovato a Brescia, su un magnifico direttissimo che non porta la terza) e che anche la Brescia-Iseo è più lunga di 11 km. della Rovato-Iseo, ma insomma si guadagnano quasi due ore.

E' anche vero che da Rovato vi è una terza corsa per Iseo che parte alle 18,02, ma non usufruisce di alcuna coincidenza: per prendere quella corsa bisognerebbe partire da Milano alle 12,15 e fermarsi ad attendere il trenino per Iseo 4 ore. Troppe, non è vero?

Così si crea l'isolamento intorno a quel magnifico lago ed è peccato. Certo la Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie non si prodiga per facilitarne la frequentazione, ed anche questo è un grosso peccato di cui bisognerebbe chiamarla a render conto.

E' vero che tutto questo è nulla al confronto delle lente emozioni procurate dalla continuazione del viaggio fino a Edolo: ma questo è un altro affare: qui si voleva solo accennare al Lago d'Iseo e al suo centro maggiore, dove si soggiorna tanto volentieri quando si ha imparato ad apprezzare la bellezza del paesaggio, la semplicità del luogo, la schietta bontà dei laboriosi sebini. E poi Iseo vanta da qualche tempo un buon albergo, il Leon d'Oro, non lussuoso ma più che decoroso, conosciuto abbastanza bene da inglesi, francesi e tedeschi, molto meno dai connazionali. Il padrone è cuoco eccellente; la Signora cura il resto della casa. Non so cosa farebbero per accontentarvi... ma per arrivare a Iseo in un pomeriggio qualunque, se non vi decidete a comperare un automobile, bisogna fare i conti con la Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie e coi suoi comodissimi orari!

a. g.

Ancora della funivia di Valcava.

A proposito del brillante articolo di Filippo Tajani sulla «Funivia di Valcava», pubblicato nel numero di agosto di questa Rivista, un nostro lettore affezionato ci informa che il modo più agevole e sollecito per giungere da Milano a Valcava, non è quello di passare per Calolzio, ma quello di lasciare la ferrovia Milano-Lecco ad Olgiate Molgora, dieci chilometri prima di Calolzio, e di portarsi alla stazione della Funivia di Torre dei Busi, attraverso il nuovo caratteristico ponte sull'Adda, con l'auto-servizio Olgiate-Brivio-Caprino Bergamasco, prolungato, dopo l'inaugurazione della funivia, fino alla stazione inferiore di questa. Il passaggio dell'Adda per il nuovo ponte offre una bellissima vista sia a monte che a valle.

Per la funivia Sorrento-S. Agata.

Nel febbraio del corrente anno si è costituita in Napoli la S. A. «Funivie Ascensori Trasporti» («S.F.A.T.»), la quale provvederà allo studio del progetto ed alla eventuale esecuzione della funivia fra Sorrento e S. Agata.

Il progetto, di massima, presentato sin dal 1926 dall'Ing. Ruggero Bonghi, è già stato preso in considerazione dal Ministero delle Comunicazioni.

Ritorneremo sull'argomento, che interessa una plaga di cospicuo interesse turistico, appena saremo a conoscenza del progetto definitivo tuttora in elaborazione.

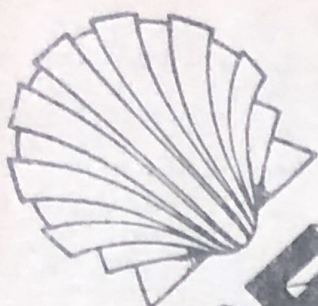
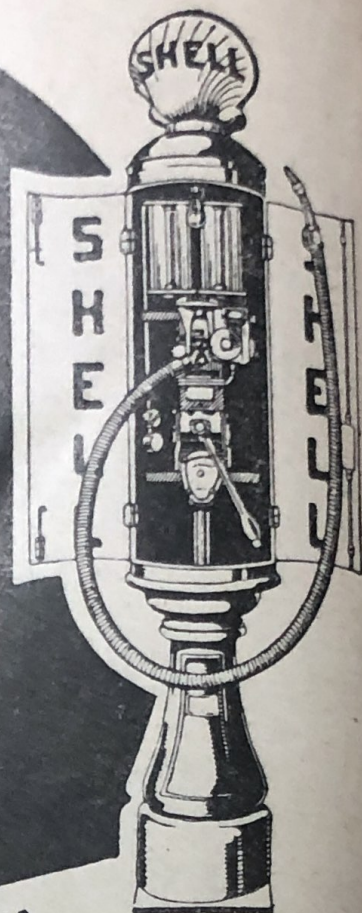
Limitazioni di carattere militare nella provincia di Bolzano.

E' opportuno che i numerosi turisti che si recano a godere le superbe bellezze dell'Alto Adige, tengano presente alcune restrizioni di carattere militare che riguardano la provincia di Bolzano. A tal proposito, la bella Rivista del *Club Alpino Italiano*, che si pubblica a Torino, riproduce uno schizzo topografico con segnalazioni che vale la pena di riferire ad uso dei nostri lettori.

E' vietato eseguire rilievi topografici (e l'Autorità di P. S. ha diritto di sorveglianza sulle macchine fotografiche, con facoltà di sequestro) nella vasta zona delimitata a S dallo Stelvio, Ortles, Cevedale, Passo di Rabbi, M. Luco, Macaión, la Mendola, Rocca, Passo di Costalunga, Catinaccio, Passo di Sella, M. Boè, Tofana e M. Cristallo (esclusi); a E, da Braies, Monguelfo, Rasun di Sotto, Campo Tures; a N, dall'imbocco della Valle Aurina al Picco della Croce e a Vipiteno (escluso), Merano, Val Passiria, Passo del Giovo, la Val Venosta; ad O, dalla Val Venosta sino al Passo di Resia, M. Guardia, lo Stelvio. Tale zona comprende Bolzano, Merano, Bressanone e Brunico e le seguenti valli: Solda, Lasa, Martello, Ultimo, Venosta, Adige, Sarentina, Isarco, Ega, Tires, Gardena, Funès, Scaleres, Badia, Rudo, Rienza, Tures.

Oltre alle limitazioni della I^a zona, è vietato prendere fotografie, disegni, ritrarre panorami, fare rilievi e raccogliere dati e notizie relativamente alle località, nella zona compresa fra i confini orientali, settentrionali e occidentali della zona sopradescritta e le seguenti località: Ortles, Stelvio, Forcella di Cavallaccio, M. Guardia, Cima Valdassa, Passo di Civita, Pala Bianca, M. Similaun, Altissima, Cima Libera, Santicolo del Cambio, Val Ridanna, Valle Isarco da Vipiteno al Brennero, Val di Fizze, Gran Pilastro, Lovello, le valli Aurina, Anterselva, Casies, Rienza (tutte comprese), M. Croda Rossa (compreso), Lavaredo, M. Cristallo.

Tuttavia, per queste zone può venir richiesto il permesso di fotografare, al Comando della Divisione di Padova per il Man-

damento di Monguelfo, e al Comando della Divisione di Bolzano per il rimanente della Provincia.

Invece nelle regioni del Tubre, di Resia, del Rombo, del Brennero, di Valle Aurina e della Pusteria, oltre alle precedenti restrizioni è fatto divieto assoluto a chiunque di portare apparecchi fotografici, e divieto di accesso a chi non sia regnicolo nato e domiciliato nelle regioni stesse, o cittadino italiano proveniente dall'interno per il pascolo, o suddito austriaco che, trovandosi nelle condizioni di cui all'accordo italo-austriaco 28 aprile 1923, sia munito della prescritta «carta di frontiera o di passaggio». Tutti gli altri dovranno essere muniti di apposita tessera rilasciata da Comando di Ufficiali dei RR. CC. o della Regia Guardia di Finanza o di Presidio fisso, retto da Ufficiale superiore.

Quinto viaggio-premio degli alunni delle RR. Scuole medie all'Estero.

Il Ministero della Pubblica Istruzione continua a dare il più significativo, il più utile, il più ambito premio ai migliori alunni delle scuole medie superiori: un viaggio gratuito all'Estero nella primavera e nell'autunno di ogni anno. Da che il Governo Fascista ha, anche in questo, saputo imprimere la sua orma poderosa, si sono effettuati già quattro viaggi, e, ora, si sta compiendo il *quinto*.

La Direzione Generale della istruzione media prepara, col lavoro lungo di parecchi mesi e con paziente cura, anche nei più minuti particolari, siffatti viaggi; e ne affida la direzione a un ispettore centrale, ossia a uno studioso. Ciò vuol dire che ognuno di essi è l'attuazione di un concetto ben meditato. Non si tratta di condurre semplicemente i giovani attraverso le principali città di questo o di quello Stato europeo (può darsi che in seguito si esca anche dall'Europa) ad ammirare i monumenti d'ogni genere, a visitare grandi fabbriche e magazzini, a vedere le *curiosità*, a conoscere usi e costumi d'altre genti. Trattandosi di giovani, che sono per lasciare la scuola media e per affacciarsi alla vita, a qualcosa di ben più alto, giustamente, si tien fisso lo sguardo nel predisporre tali periegesi. Per limitarci a quella che si sta svolgendo, diremo che i giovani, questa volta, visiteranno Parigi, Londra, Bruxelles, Liegi, Lussemburgo, Basilea. E il proposito è di fare intender loro quale e quanta sia stata nella storia della civiltà l'importanza della conquista gallica di Giulio Cesare e dell'opera di Roma imperiale nella Britannia da Cesare — secondo la bella espressione di Tacito — «additata ai posteri», e, nello stesso tempo, gli effetti degli incontri e dei contrasti tra i popoli più profondamente latinizzati e i Germani, ai confini. Tutto ciò si può apprendere dai libri, ma non s'intende che sui luoghi.

Coopera da qualche anno al conseguimento dell'alto fine nazionale, che si propongono questi viaggi, la *Compagnia Italiana di Turismo*.

Gli alunni prescelti sono più di sessanta.

AUTOMOBILISMO

Per l'Autostrada Roma-Colli Laziali-Marina d'Anzio-Nettuno.

Si sono riuniti più volte in Roma, sotto la presidenza del Segretario federale dell'Urbe, Autorità politiche e rappresentanti di enti amministrativi e turistici, per addivenire alla sollecita attuazione della Autostrada Roma-Colli Laziali-Marina d'Anzio-Nettuno.

Secondo il progetto, redatto dall'Ing. Mazzolini, l'Autostrada si inizierebbe alla Passeggiata Archeologica, raccordandosi con l'Autostrada Roma-Ostia, uscirebbe dalle mura all'altezza di Porta Latina, dirigendosi verso i Colli Tuscolani dopo aver toccato le Capannelle e Ciampino. Dopo aver contornato Frascati ed emersi elevata gradatamente di quota nella direzione di Monteporzio, raggiungerebbe l'antica Tusculum a circa 650 metri di altezza, scenderebbe al Vallone della Molara per risalire ai Campi di Annibale, presso Rocca di Papa, di dove raggiungerebbe le falde del Monte Artemisio. Di qui, con ampio giro scenderebbe a Velletri, in località Paradiso, quindi volgerebbe al mare con un lungo rettifilo in pianura, attraversando i boschi di Nettuno, e sboccando tra Nettuno e Anzio.

Successi italiani all'estero.

Il susseguirsi di trionfali affermazioni all'estero da parte della nostra industria automobilistica, è la migliore dimostrazione che la crisi automobilistica italiana, più volte lamentata, può essere imputabile a tutto fuorchè al valore delle macchine e degli uomini.

Nella «Giornata di Tucuman», uno dei maggiori cimenti automobilistici dell'Argentina, al quale l'America del Nord partecipava attraverso i nomi più popolari della sua industria, l'Italia era rappresentata da una *Fiat 509* pilotata da Raffaele Bossini, il quale riusciva a battere nettamente i concorrenti, giungendo primo al traguardo e distanziando la seconda macchina, su di un percorso totale di 62 chilometri, di quattro minuti.

Ben più aspra è stata la prova affrontata in Polonia, ove al Raid Internazionale di quell'Automobile Club, si erano presentate tre *Fiat* contro a venticinque altre vetture, quasi tutte di cilindrata maggiore. L'asperità del terreno si rivelò subito col forzato ritiro di una decina di concorrenti, ma l'*equipe* delle tre *Fiat 509* conquistava la palma.

Anche nel Settimo Internazionale di Autoturismo, indetto dall'A. C. Romeno e comprendente il Giro di Romania, su di un percorso di 2000 km., la *Fiat 509* ha conseguito un clamoroso successo, conquistando il primo e il secondo posto, tanto nella classifica generale quanto in quella per il Premio popolare

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Le Mostre dell'ammobigliamento, che ad iniziativa dell'O.N.D. si terranno a *Milano*, *Firenze* e *Napoli* dànno occasione ai viaggiatori di poter acquistare biglietti di andata e ritorno a riduzione del 30 % per quelle località per il periodo dal 4 ottobre al 4 novembre.

I viaggiatori delle Tre Venezie che si recano a *Treviso* nel periodo dal 25 ottobre al 4 novembre potranno analogamente fruire dei biglietti di andata-ritorno a riduzione del 30 % istituiti in occasione delle manifestazioni che colà si terranno per il decimo anniversario della Vittoria.

Perdurano fino a tutto il 15 ottobre le riduzioni per l'*Estate Silana*.

Nel periodo dal 21 al 31 ottobre si potrà fruire di riduzioni per *Roma* in occasione del Concorso ginnastico dei Balilla; altre riduzioni sono previste per le Gare automobilistiche e per la Mostra della tubercolosi.

Perdurano le riduzioni (30 % e 50 % a seconda dei periodi) per *Venezia* in occasione della Mostra Internazionale d'arte.

Le riduzioni per l'*Esposizione di Torino* sono previste fino al 4 novembre (30 % e 50 % a seconda dei periodi).

Gli interessati — non dimentichiamo di raccomandarlo — faranno bene ad assicurarsi presso le Stazioni ed Agenzie dell'esattezza delle indicazioni qui fornite, come pure di eventuali altre riduzioni, potendo verificarsi che nel corso di stampa della Rivista siansi verificate modificazioni.

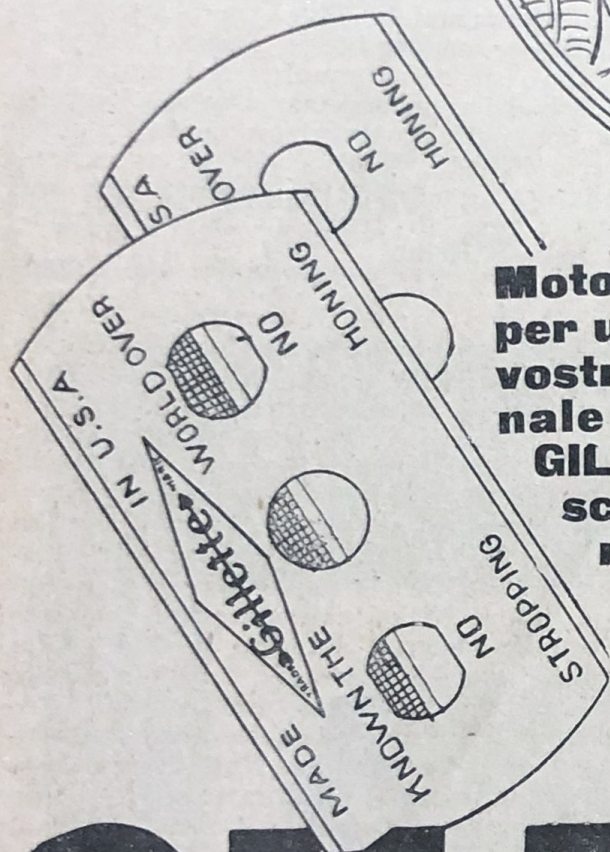
A proposito di riduzioni sappiamo che varî Enti e Comitati hanno fatto premure alla Direzione Generale delle Ferrovie perchè, possibilmente, le facilitazioni e riduzioni che ricorrono abitualmente ogni anno (riduzioni per spiagge, Alto Adige ed Alto Adriatico, Primavera Siciliana, ecc., riduzioni per stazioni termali, ecc.), siano preavvisate con maggiore anticipo, in modo che il pubblico possa molto per tempo venirne a conoscenza e regolarsi di conseguenza. Dobbiamo riconoscere che già nell'anno in corso alcune di queste facilitazioni, diremo consuete, sono state rese note con maggior sollecitudine che negli anni scorsi.

Un particolare interesse avrà certamente per i nostri connazionali all'estero la nuova concessione in via permanente che verrà loro accordata per i *rimpatri temporanei*, la quale apporterà loro il vantaggio di una riduzione del 50 % sul viaggio di andata e ritorno in Italia. Il Governo fascista ha, con questa nuova concessione, bene e chiaramente visto la necessità di favorire i viaggi dei nostri connazionali e delle loro famiglie, come mezzo per rinsaldare, con frequenti relazioni con la madre Patria, i legami di nazionalità.

Per la Cuneo-Ventimiglia e la Cuneo-Nizza.

Varie riunioni hanno già avuto luogo fra i rappresentanti delle nostre ferrovie e delle ferrovie francesi per definire le questioni in materia di tariffe e di orari delle nuove linee. Possiamo aggiungere qualche notizia a quelle già date in questa Rivista. Limitandoci a quanto può interessare i viaggiatori, diremo, che, secondo notizie avute, sembra che le stazioni di Fontan Saorge e di Breil saranno autorizzate a rilasciare biglietti e a registrare il bagaglio per tutte le stazioni italiane e così viceversa; inoltre sarebbe ammesso il transito sul tratto francese Fontan Saorge-Breil da e per tutte le nostre stazioni con l'applicazione delle tariffe italiane sull'intero percorso, in modo che i viaggiatori abbiano sempre ad avvantaggiarsi della differenzialità della nostra tariffa. Analogamente sarebbe ammesso il transito sul tratto italiano Ventimiglia-Airole per le relazioni tra la riviera francese, che è la più direttamente interessata, e le stazioni di Fontan e di Breil; infine le nuove linee saranno comprese nelle tariffe dirette internazionali. Potrà però verificarsi che all'inizio, ma per breve tempo, i viaggiatori siano costretti a munirsi a Fontan o a Breil di biglietti in servizio interno. Secondo notizie sommarie avute al momento di pubblicare la Rivista, sembra che le comunicazioni internazionali si limiteranno per ora ad una coppia di treni fra Basilea-Roma-Ventimiglia-S. Remo, / Nizza via Domodossola-Arona-Santhià-Torino-Cuneo. Si partirebbe da Basilea verso le 6,30 per essere a Torino alle 16 circa, a Cuneo alle 18, a Breil verso le 20,30, con arrivo a Nizza alle 21, o a S. Remo alle 22 circa. In senso inverso il viaggio si effettuerebbe di notte, partendo verso le 15,30 da Nizza e alle 16,30 da S. Remo per arrivare a Basilea l'indomani alle ore 9. Il treno avrebbe vetture dirette fra Basilea e Nizza, fra Losanna e S. Remo, fra Arona e Nizza e S. Remo e fra Torino e Nizza, con materiale in parte fornito dalle Federali Svizzere, in parte dalla C.ia Paris-Lyon-Méditerranée e in parte dalle FF.SS. Inoltre vi sarebbero treni diretti fra Torino e Nizza e S. Remo ed accelerati fra Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia. Noi ci auguriamo che le comunicazioni internazionali possano presto essere completate nel senso che, di giorno, come di notte, i treni circolino nei due sensi, in modo che i viaggiatori possano utilizzare la nuova via in relazione alle loro esigenze di carattere commerciale o turistico.

I segnali d'allarme sulle nuove vetture ferroviarie.

L'Amministrazione ferroviaria ha adottato per le nuove vetture un segnale d'allarme che presenta, rispetto ai precedenti, alcune modificazioni, che sono state introdotte per poter raggiungere principalmente due scopi: assoluta sicurezza di funzionamento, anche se l'impianto rimane, come avviene in pratica, lungamente inattivo; e facilità di manovra,

per modo che il segnale possa funzionare tirando una qualsiasi delle maniglie con uno sforzo non eccessivo, quale può essere esercitato da donne e ragazzi.

Il primo scopo è stato raggiunto sostituendo l'antico organo trasmettitore della maniglia a valvola con una sottile corda o catenella metallica. Il secondo è stato conseguito mediante un tipo di dispositivo a molla. Il viaggiatore, tirando la molla, non apre direttamente la valvola del segnale, ma libera soltanto la molla, che scaricandosi apre la valvola.

AERONAUTICA

Gli itinerari ed i passaggi alla frontiera per gli aeromobili.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il Regio Decreto 4 maggio 1928, N. 1946, che modifica l'articolo 63 del regolamento per la navigazione aerea riguardante il passaggio della frontiera per via aerea.

« Ogni aeromobile — dice il decreto — che proviene dall'estero o all'estero è diretto, deve traversare il confine terrestre o il litorale marittimo solo nei punti di passaggio sottoindicati:

« PEL CONFINE TERRESTRE: Passaggio del *Moncenisio*, rotta obbligatoria: rotabile Moncenisio-Susa-Rivoli e la congiungente di Rivoli con l'aeroporto doganale di Torino (Mirafiori). Passaggio di *Iselle*, rotta obbligatoria: rotabile Iselle-Domodossola-Ornavasso-Omegna-Orta-Gozzano-Borgomanero-Momo, congiungente Momo aeroporto di Cameri e aeroporto doganale di Milano (Cinisello). Passaggio di *Chiasso*, rotta obbligatoria: rotabile Chiasso-Como-Fino-Seveso, congiungente Seveso e aeroporto di Milano (Cinisello). Passaggio del *Brennero*, rotta obbligatoria: rotabile Brennero-Bressanone-Bolzano-Ora, aeroporto doganale di Trento (Gardolo). Passaggio di *Tarvisio*, rotta obbligatoria: rotabile Tarvisio-Pontebba-Chiusaforte-Stazione per la Carnia-Artegna-Udine, aeroporto doganale di Udine (Campoformido nord). Passaggio di *Longatico*, rotta obbligatoria: rotabile Longatico-Postumia-Prevald, congiungente Prevald-Divaccia e rotabile Divaccia-Basovizza congiungente Basovizza all'aeroporto di Trieste (Zaule). Al disopra di ciascuno degli anzidetti passaggi il volo è consentito entro il limite massimo di due chilometri da ciascun lato della direttrice per ognuno di essi indicata e ad una quota relativa rispetto al terreno non inferiore ai metri duemila.

« PER IL LITORALE MARITTIMO: Il litorale marittimo può essere attraversato in volo su tutti i punti che non siano compresi entro i limiti di una zona vietata » (*Stefani*).

L'ingresso in Italia per via aerea. — Il Ministero degli Esteri, con recente circolare, ha autorizzato i Regi Uffici all'estero a rilasciare il visto gratuito per l'ingresso in Italia degli stranieri che raggiungono il Regno servendosi di aeroplani appartenenti a Società italiane di navigazione aerea.

L'aviolinea Milano-Monaco. — Sulla linea aerea Milano-Trento-Monaco si è iniziato un servizio giornaliero per posta e merci e trisettimanale per passeggeri con partenza da Milano il lunedì, mercoledì e venerdì alle 9,30 e arrivo a Monaco alle 13,15; e partenza da Monaco il martedì, giovedì e sabato alle 9,30 con arrivo a Milano alle 13,15.

I posti si debbono prenotare almeno un giorno prima della partenza, presso l'Ufficio C. I. T. di Milano, in via S. Margherita. Un autobus della Società fa servizio, partendo un'ora prima dalla stazione centrale, con sosta all'Albergo Principe, albergo Continentale, Ufficio C. I. T.

A proposito di questa importante aviolinea, inaugurata — come i nostri lettori sanno — lo scorso gennaio, l'*Agenzia di Roma* rilevava il brillante successo dei voli di prova eseguiti su tale rotta da piloti e da apparecchi italiani per un percorso complessivo di 34.038 chilometri. Malgrado le condizioni atmosferiche non sempre favorevoli, anzi qualche volta addirittura proibitive, i voli si sono effettuati col cento per cento di regolarità e nessun incidente si è verificato sia agli apparecchi che ai motori. E' con giusto senso di orgoglio che la Società A. L. I. fa notare che si deve aggiudicare all'aviazione civile italiana e ai piloti italiani il primato di aver iniziato servizio regolare su una linea di tale importanza.

L'istituzione di nuovi Campi di fortuna. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica diciassette decreti del Capo del Governo e Ministro dell'Aeronautica, in data 31 luglio scorso, con i quali vengono istituiti i seguenti campi di fortuna: Milo (Trapani), Aquino (Frosinone), Azzano d'Asti (Alessandria), Grosseto, Casabianca (Torino), Port'Albera (Pavia), Fojano della Chiana (Arezzo), Villanova d'Asti (Alessandria), Bormio (Sondrio), Gela (Caltanissetta), Casarsa (Udine), Frosinone Campiglia (Grosseto), Pollenza (Macerata), Castelvetrano (Trapani), Albegna (Grosseto) e Orizzone (Cremona).

Il volo di collaudo per la Marsiglia-Napoli-Corfù. — Il 21 agosto u. s. l'aviatore Nogues, partito da Corfù, ha eseguito felicemente il volo di collaudo per la linea aerea Marsiglia-Napoli-Corfù (alla quale abbiamo già accennato in altro numero di questa Rivista, facendo una rassegna delle aviolinee mediterranee istituite e da istituirsi).

Il Concorso di Torino per modelli di aeroplani. — Organizzato dall'Aero Club di Torino, si svolse nel luglio u. s. in Torino, il Concorso per modelli volanti di aeroplani, da noi già preannunciato. Il concorso ha raggiunto un ottimo successo.

Il concorrente Otello Mulinacci ha battuto il *record* italiano di distanza con 415 metri sorvolati in 66'', avvicinandosi sensibilmente al *record* mondiale detenuto dalla Germania, che è di 420 metri. Il precedente *record* italiano di distanza era detenuto da Balestrieri, che a Milano, nel maggio u. s., raggiungeva i 199 metri in 45''.

Il modellista Maffioli ha battuto, con un volo di 70'', il precedente *record* di durata stabilito da Mulinacci nel 1925 con 51'' 3/5.

La classifica del Concorso torinese è la seguente:

1ª Categoria: modelli a disegno obbligato cm. 60 per 70: 1. Balestrieri di Sesto Calende con p. 366 (m. 90 in 46''); 2. Oliviero Franco di Torino con p. 144 (m. 76 in 13''); 3. Fregonara.

2ª Categoria: modelli a disegno obbligato m. 1 per cm. 85: 1. Maffioli Silvio di Sesto Calende con p. 565 (m. 145 in 70''); 2. Mulinacci Otello di Sesto Calende p. 416 (m. 200 in 36''); 3. Presti di Torino.

3ª Categoria: modelli di qualsiasi sistema: 1. Mulinacci Otello di Sesto Calende p. 687 (m. 265 in 66''); 2. Cappelletti Silvio di Sesto Calende p. 652 (m. 274 in 63''); 3. Beltramo di Milano p. 502 (m. 250 in 42''); 4. Fregonara; 5. Clerici. Fuori gara poi, con lancio a mano, Mulinacci Otello di Sesto Calende ha ottenuto m. 415.

L'avventuroso «volo di servizio» Roma-Mogadiscio. — Alla fine dello scorso giugno giungevano a Mogadiscio, in condizioni di perfetta efficienza quattro velivoli italiani «Ro. I» al comando del maggiore Bitossi, partiti da Roma nel mese di aprile.

Il volo ordinato dal Ministero dell'Aeronautica per il trasferimento dei quattro apparecchi destinati a servizio di colonia, fu con burocratica modestia definito «volo di servizio», ma si risolse effettivamente in un cimento aereo tale da non temere il confronto con altre più clamorose manifestazioni. Trattavasi infatti di coprire un percorso di 10.000 chilometri sopra posizioni difficilissime e pericolose e senza che fosse stato predisposto alcuna speciale organizzazione lungo la linea.

I quattro velivoli percorsero rapidamente le tappe Roma-Tripoli (1000 chilometri), Tripoli-Bengasi (860 chilometri), Bengasi-Sollum (610 chilometri), Sollum-Cairo (700 chilometri); quindi, iniziando la parte più difficile del volo, risalirono il corso del Nilo e con un solo volo di 770 chilometri, raggiunsero Assuan. Con un'altra grande tappa di 870 chilometri, la squadriglia passò ad Atbara attraversando il deserto della Nubia e le cateratte del Nilo, e raggiunse Kartum, nel Sudan. Seguendo il Nilo Bianco, i velivoli italiani si portarono a Malakal, con un volo di 700 chilometri, attraverso la zona più difficile e pericolosa, essendo il territorio dell'Alto Sudan, fino al Lago Vittoria, abitato da selvaggi, privo di comunicazioni e infestato da malaria. A questo si aggiungano le furibonde piogge tropicali che infieriscono specialmente nel mese di maggio. Infatti, sorpresi tra Malakal e Mongalla, da un violento ed esteso temporale, i nostri piloti furono costretti ad atterrare a 40 chilometri da Mongalla, dopo aver percorso 550 chilometri. Dopo complicate vicende per procurarsi rifornimenti di benzina e di viveri, il viaggio fu ripreso, ma nell'atterraggio a Mongalla, per il terreno accidentato, un apparecchio ebbe l'elica danneggiata e bisognò attendere sino alla fine di maggio che ne giungesse una di ricambio da Kartum. In questo frattempo alcuni aviatori, fra cui il comandante Bitossi, furono assaliti da febbri palustri, comunissime alla zona equatoriale. Superato il periodo di malattia, i prodi volatori ripresero il viaggio e, sorvolata l'Uganda, con un volo di 710 chilometri raggiunsero Kisimu, sul Kenia, quindi puntarono sull'Oceano Indiano e risalendo la costa oceanica, compirono felicemente le ultime tappe di Nairobi (700 chilometri), Kisimaio (950 chilometri), Mogadiscio (400 chilometri), ove, come abbiam detto, giunsero in perfetta efficienza alla fine di giugno.

La modesta definizione e la quasi nessuna pubblicità che il Governo Nazionale — con esempio altamente significativo — ha voluto dare a questo *raid*, non ne menoma, ma se mai ne accresce il valore e il significato. Esso, non solo ha servito all'addestramento del personale in zone difficilissime e inconsuete, e al collaudo tecnico degli apparecchi e dei motori, ma ha potuto fornire elementi positivi per la futura costituzione di linee aeree nel continente africano, fra la colonia Somala e la madre Patria.

Le linee aeree del Mediterraneo. — Il Consiglio dei Ministri ha approvato la convenzione tra il Ministero dell'Aeronautica e la Società Anonima di Navigazione Aerea per l'impianto e l'esercizio delle aviolinee Roma-Barcellona e viceversa, con che l'Italia viene ad affermare il proprio primato nel traffico aereo civile sul Mediterraneo.

Indipendentemente dai collegamenti previsti con la Bulgaria, la Romania, la Grecia e la Turchia, il quadro delle linee aeree marine, risulta ora il seguente: 1, Genova-Roma-Napoli-Palermo; 2, Genova-Barcellona; 3, Roma-Tripoli-Bengasi-Tobruk; 4, Roma-Cagliari; 5, Brindisi-Valona; 6, Brindisi-Atene-Costantinopoli.

Si conta che l'esercizio delle nuove linee per Barcellona (2215 chilometri) e per Tobruk (4720 chilometri), possa venire iniziato nel prossimo ottobre. Esse saranno servite da «Super Wal» a quattro motori «Asso» di 500 cavalli ciascuno.

Servizi misti aereo-navale e aereo-ferroviari. — Il 23 agosto u. s. è stato inaugurato il servizio postale misto aereo e navale, tra la Francia e gli Stati Uniti.

Alle sette del mattino, un apparecchio anfibio, pilotato dal tenente Demogeot, è stato lanciato a mezzo di una catapulta dal transatlantico *Ile de France*, che trovavasi a circa 700 chilometri da Cherbourg ed a 985 da Parigi. L'apparecchio scendeva alle 11,30 a Cherbourg per rifornirsi di benzina, ne ripartiva alle 12,45 e alle 14,52 atterrava felicemente al Bourget.

Voi potrete sentirli a casa vostra nello stesso istante in cui sono eseguiti, con il nuovo apparecchio

"ALTERADIO"

L. Rosengart

Alimentato direttamente dalla corrente alternata della luce, senza pile nè accumulatori.

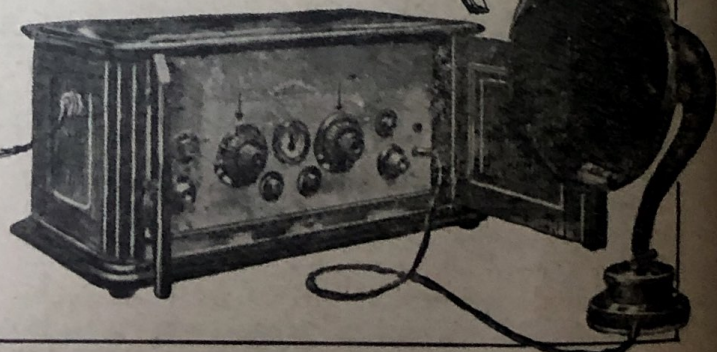
Riceve in forte altoparlante tutte le principali stazioni d' Europa con lunghezza d'onda da 200 a 3000 metri con la massima

PUREZZA
SELETTIVITÀ
POTENZA

Modello N. **1** Prezzo L. **2850**

Modello N. **2** Prezzo L. **3600**

Completi di valvole, accessori, altoparlante e tutte le tasse comprese.

(Catalogo illustrato contro invio di L. 1 in francobolli)

Concessionario Generale per l'Italia:

DITTA UMBERTO MIGLIARDI

Via Calandra, 2 TORINO (111)

Il velivolo, che trasportava novanta chili di posta, è giunto con una buona giornata di anticipo nei confronti del transatlantico, dimostrando così l'opportunità del servizio misto per il più sollecito recapito della corrispondenza.

Tale sistema dei servizi misti è già stato applicato negli Stati Uniti alle ferrovie. Tre Compagnie ferroviarie americane hanno infatti inaugurato il servizio misto per viaggiatori, i quali, lasciano New York in treno la sera, giungono alle 15 del giorno successivo a Chicago, ove trovano pronto l'aeroplano commerciale, che tre ore e mezzo dopo li deporrà a Saint Paul e a Minneapolis, le due grandi città del centro degli Stati Uniti. L'aeroplano guadagnerà più di nove ore di tempo su quello impiegato dalla ferrovia. Il colonnello Lindberg ha organizzato questo nuovo servizio il quale non è che una prima parte dei servizi quotidiani che dovranno allacciare l'Atlantico col Pacifico, cioè Nuova York con San Francisco. Il tratto completo si effettuerà in due giorni e mezzo invece dei cinque attuali. Di notte si viaggerebbe in ferrovia e di giorno in aeroplano.

Allievi afgani all'Accademia Aeronautica italiana. — Venticinque giovani afgani frequentano i corsi di pilotaggio e di istruzione presso la nostra R. Accademia Aeronautica. Essi costituiranno il primo nucleo della forza aerea dell'Afganistan.

Il concorso di allievi stranieri, e non è questo il solo caso, che vengono in Italia per addestrarsi nell'uso dei velivoli per creare *ex novo* o per dare maggior incremento alla attività aeronautica delle proprie nazioni, dimostra di quanto credito goda all'estero la nostra Aeronautica, alla quale il Governo Nazionale ha dato un posto di nobile preminenza.

Il nuovo Dornier-Superwal a scafo metallico. — Ricaviamo dalla *Rivista Aeronautica* del maggio u. s. i dati relativi al nuovo idrovolante Dornier Superwal, che ha superato i vari voli di prova raggiungendo i 220 chilometri orari con 15.000 chilogrammi di carico.

La fusoliera, leggermente carenata, è costruita in duralluminio con guarniture d'acciaio e contiene nell'interno due cabine per passeggeri, la cabina per il pilota, la stazione radio, i serbatoi del combustibile, il bagagliaio, e, nella prua, un vano per il materiale di navigazione. Anche il rivestimento dell'ala è in duralluminio, tranne che nella estremità posteriore.

Il nuovo apparecchio misura metri 28,60 di apertura d'ala, 24,60 di lunghezza, 5,80 di altezza, e può trasportare ventinove passeggeri, due piloti, un motorista e un radiotelegrafista. L'apparato motore si compone di quattro motori Jupiter da 480 HP disposti in tandem sopra l'ala, in apposite fusoliere. Il combustibile, per un totale di 3600 litri, è contenuto in otto serbatoi.

STRADE

Una milizia della strada istituita anche in Francia.

Una nuova prova di come le geniali iniziative fasciste trovino consenso e imitazione all'estero, è data dalla recente istituzione di una speciale milizia della strada in Francia.

Una ordinanza del Ministro della Guerra, Painlevé, in data 19 maggio u. s., riportata dalla *Revue du Touring Club de France*, fornisce ai generali ispettori di Gendarmeria, alle Autorità militari della Corsica, della Tunisia, della Sarre e al Comando della Scuola d'Applicazione di Versailles, precise istruzioni sulla istituzione e sul funzionamento della *police spéciale de la route*.

Suo compito precipuo sarebbe quello di « fare l'educazione degli utenti delle strade », compito dunque prevalentemente preventivo, educatore e protettore, esplicantesi il più che sia possibile, con indicazioni, avvertimenti e ramanzine. Saranno più specialmente incaricati di questo servizio i « gendarmi conduttori », di cui verrà aumentato il numero e ai quali verrà impartita una speciale istruzione tecnica e una ottima conoscenza del codice di circolazione stradale. Al conduttore si accompagnerà un milite della Gendarmeria, il quale dovrà pure essere fornito della patente di conduttore di autoveicoli. Inoltre, per i primi tre mesi, alla piccola pattuglia verrà aggiunto un ufficiale o per lo meno un graduato di Gendarmeria.

Gli addetti a tale servizio dovranno avvertire i contravventori con ripetuti colpi di fischietto, per costringerli ad arrestarsi; solo nel caso in cui essi non intendano arrestarsi al richiamo, potrà essere elevata a loro carico la contravvenzione « au vol ».

Speciali squadre incaricate direttamente dal Ministero saranno adibite al controllo del servizio ed alla sorveglianza diretta di alcune strade di particolare importanza e di grande sviluppo.

Tutte queste disposizioni non sono applicabili per la città di Parigi.

Il Presidente del T. C. F., sig. Edmond Chaix, commentando l'istituzione della *police spéciale de la route* e rilevandone il carattere prevalentemente... platonico e preventivo, avverte che « questa dolce mansuetudine non sarà sempre applicabile » e che verrà pure il momento in cui il « Timor Domini dovrà entrare in azione », ed invoca, per quella evenienza, equità e competenza nella azione repressiva.

Strada di Vivione.

La strada del *Passo di Vivione* (m. 1800) fra l'Alta V. di Scalve (Bergamo) e la Valcamonica (Brescia), ex strada militare di guerra, è stata totalmente riattata ed aperta al traffico automobilistico. Ne riparleremo.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

Prenotazioni telefoniche ad ora fissa.

Come finora era ammesso solo per i servizi dei giornali e della stampa in genere, ora anche i privati possono ottenere l'abbonamento alle prenotazioni quotidiane ad ora fissa per conversazioni telefoniche interurbane.

Le prenotazioni ad ora fissa ai privati, sono consentite soltanto fra le ore 13 e le ore 15 e la loro durata non può superare i sei minuti.

La tassa è stabilita in una volta e mezzo la tassa delle conversazioni urgenti e cioè 4 volte e mezzo la tassa ordinaria.

Il medesimo ente o la medesima persona, non possono ottenere più di una prenotazione al giorno e la richiesta della concessione *deve essere rinnovata ogni 15 giorni*.

La domanda per avere la concessione deve essere indirizzata e presentata all'*Azienda di Stato per i servizi telefonici*, la quale ha la facoltà di concedere le prenotazioni.

Il nuovo ufficio della Società «Italcable» a Palermo.

E' stato aperto a Palermo un nuovo ufficio della *Compagnia Italiana dei cavi telegrafici sottomarini «Italcable»*, in comunicazione con il nuovo cavo telegrafico sottomarino (di proprietà della suddetta Compagnia) Anzio-Palermo che ha collegato la Sicilia con le Americhe, con l'Inghilterra e con la Penisola Iberica.

Detto ufficio, che è sito a Palermo in Via Roma 345-349, è ammesso, oltre al servizio di tutte le specie di telegrammi (ordinari, urgenti, differiti, lettera-giornalieri e lettera-fine-settimana) spediti per via Italcable, anche al servizio dei *telegrammi-lampo*, la spedizione dei quali non era prima consentita.

Telegrammi «Collect».

I *collect* sono quei telegrammi le cui tasse di spedizione non sono pagate immediatamente, anticipatamente, dai mittenti, ma vengono rimborsate a destinazione dai destinatari.

È, cioè, la trasmissione a credito dei telegrammi con pagamento delle tasse a destinazione.

La spedizione «collect» (*collect messages, collect cablegrams*) è ammessa per i telegrammi spediti per le seguenti vie di trasmissione: *Italcable, Western-Union, Cial, Italo-Radio*, e diretti a Paesi dell'estero per i quali dette vie di istradamento sono ammesse.

La spedizione è consentita (da tutti gli uffici telegrafici, esclusi i ferroviari, i tramviari e i succursali) alle persone munite di speciali tessere rilasciate:

a) dalla «Compagnia Italiana dei cavi telegrafici sottomarini» per i telegrammi spediti solo per *Via Italcable:*

b) dalla «Western-Union Telegraph Company» o dalla «Commercial Cables Company» per i telegrammi spediti per *Via Western-Union* o per *Via Cial* (Commercial) o per *Via Italcable;*

c) dalla «Società Italo-Radio» per i telegrammi spediti solo per *Via Italo-Radio.*

I possessori di una delle tessere di cui ai predetti comma *a*) e *b*) possono spedire a credito (*collect*) anche *telegrammi-lampo* da e per le città italiane ammesse a tale specie di telegrammi.

I telegrammi *collect* devono essere spediti all'indirizzo o agli indirizzi indicati nella tessera. La «Società Italo-Radio» rilascia anche tessere coll'indicazione: *Telegrammi indirizzati a diversi.*

La sopratassa per lo speciale servizio *collect* è di centesimi 45 per ogni telegramma.

Il carico postale sulle linee aeree italiane.

L'On. Mussolini, Capo del Governo e Ministro dell'Aeronautica, ha presentato recentemente alla Camera un disegno di legge per la limitazione del peso degli effetti postali sulle linee aeree sovvenzionate dallo Stato. Tale peso non dovrà essere superiore a un ottavo del carico utile dell'aeromobile. Tale disposizione sarà estesa anche alle aviolinee attualmente in esercizio e per le quali furono già stipulate convenzioni.

Cartoline con comunicazioni scritte nella parte riservata all'indirizzo.

Un lettore ci scrive, lamentandosi, perchè ha dovuto pagare una sopratassa di 40 centesimi per aver ricevuto una cartolina illustrata, affrancata con 30 centesimi e cioè come cartolina con corrispondenza, sulla quale *tre parole*, delle 10 portate da tutta la cartolina, *erano scritte nella parte dell' indirizzo.* Egli osserva che gli sembra una anomalia dover pagare 70 centesimi per aver scritto 3 parole un po' fuori di posto (e 10 in tutto) mentre si aveva diritto a scriverne quasi 300 e cioè quante ne comprendono i ³/₄ della intera superficie della cartolina.

La cartolina, infatti, è stata tassata come lettera chiusa, più 20 centesimi per la multa.

Le disposizioni vigenti in proposito, prescrivono che le comunicazioni del mittente sulle cartoline debbono essere fatte su tutto il *verso* e sulla parte sinistra del *recto*. La parte destra del *recto* è riservata all'indirizzo del destinatario. Logicamente, dunque, non si dovrebbero scrivere parole di comunicazione nella parte riservata all'indirizzo.

Però ci sembra che l'ufficio tassante abbia ecceduto nello zelo, tanto più che la irregolarità la quale diede luogo alla sopratassa, non è espressamente contemplata.

Di questo parere è la stessa Amministrazione postale che, nel 1923, con una circolare, si rivolgeva ad alcuni uffici, i quali, interpretando troppo restrittivamente alcune norme riguardanti le cartoline, tassavano indistin-

tamente quelle (comprese le illustrate) che recavano comunicazioni scritte nella parte riservata all'indirizzo, e li invitava ad evitare tale tassazione purchè le comunicazioni epistolari avessero invaso in minima parte lo spazio riservato all'indirizzo.

Ritenendo, quindi, giustificate le lamentele del lettore, crediamo sarebbe desiderabile che l'Amministrazione postale ricordasse ancora a tutti i suoi uffici la circolare già emanata.

D'altra parte i mittenti si astengano dallo scrivere nella parte riservata all'indirizzo o vi ricorrano solo quando, mancando lo spazio in bianco, dovrebbero imbrattare i disegni o le vignette delle cartoline illustrate.

L'Archivio Fotografico Nazionale.

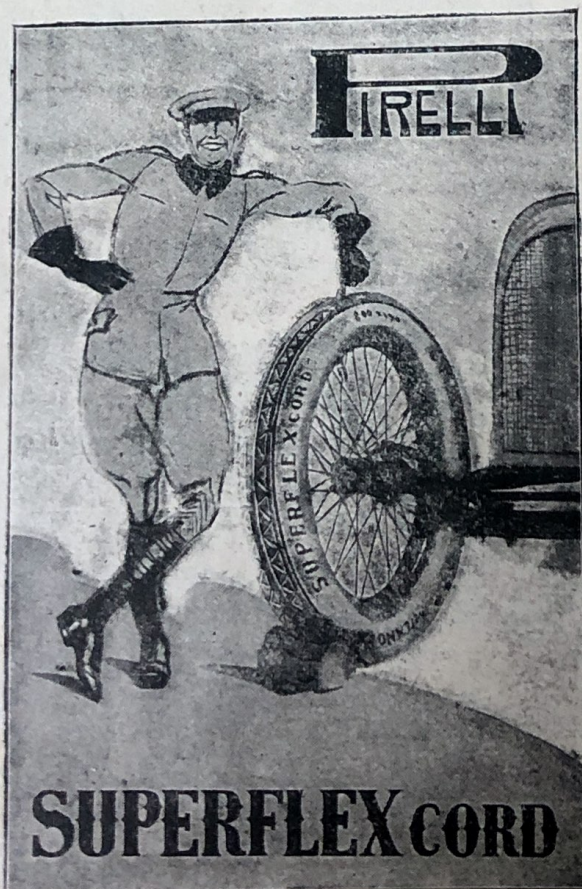
E' stato recentemente riordinato l'Archivio Fotografico Nazionale, di cui è noto il trasferimento dal Ministero della Pubblica Istruzione alla sede dell'Istituto L.U.C.E.

Detto Archivio, ricchissimo di materiale, ed ora ordinato secondo nuovi criteri, che ne rendono più agevole e sollecita la consultazione, costituisce una delle più ricche raccolte fotografiche d'Europa e meriterebbe certo di essere meglio conosciuto e apprezzato.

Si tratta di ben quarantaduemila soggetti, illustranti le località e i costumi delle varie regioni della Penisola, i musei, le antichità, i monumenti, le opere pubbliche, i panorami. Vi sono i ritratti di numerosi Papi, quelli di tutti i Mille di Garibaldi, un copiosissimo materiale riguardante il Teatro negli antichi e nei nuovi tempi, la storia e la iconografia della Marina militare e mercantile e quella di molti Santi.

Nella sala di consultazione trovasi il copiosissimo schedario, tuttora in corso di sistemazione. Per ogni negativa si hanno cinque schede indicanti, in ordine alfabetico, località, soggetto, autore, categoria artistica, paese, cosicchè la consultazione viene ad essere grandemente facilitata.

Gabinetti di riproduzione e di ingrandimento appositamente istituiti, accanto all'Archivio, potranno fornire sollecitamente agli studiosi che ne faranno richiesta, fotografie ed elementi utili.

Uno speciale reparto sarà dedicato alla attualità, nel campo della politica, della economia, dell'industria e di ogni altra attività che illustri la magnifica rinascita della vita italiana promossa dal Fascismo.

ARTE

Climio Cottafavi nel « Bollettino d'Arte del Ministero della P. I. », parla dei restauri del *Salone degli Arcieri* nel Palazzo ducale di Mantova, iniziato dal duca Guglielmo e la cui decorazione nel soffitto, sorretto da grandi mensoloni, si deve ad Anton Maria Viani, mentre dei tardi restauri lo fecero attribuire a Ferdinando Bibbiena. L'importante restauro col quale si è ricostruita la cannicciata, perduta dopo il 1864, ha restituito la solenne monumentalità all'ambiente, che misura m. 19 per 16 ed è alto 12. In esso, che fu l'anticamera degli appartamenti ducali e stanza degli arcieri di guardia, sono stati collocati i noti arazzi, alcuni quadri e tredici busti marmorei di imperatori romani.

Dei lavori di isolamento del **Teatro di Marcello a Roma,** il quale sta per essere liberato dalle sordide costruzioni che lo deturpavano, parla *Mario Corsi* nella « Rivista illustrata del Popolo d'Italia », agosto 1927. Progettato da Giulio Cesare, fu fatto costruire da Augusto e dedicato alla memoria del figlio di sua sorella Ottavia, morto prima del compimento dell'edificio. L'inaugurazione avvenne l'anno 11 a. C., davanti a 20 mila spettatori; ed a proposito di essa si suol ripetere l'aneddoto che narra come la sedia su cui stava l'imperatore si ruppe e questi cadde a terra, ciò che fu tenuto per triste presagio. Il teatro, che aveva sofferto dall'incendio neroniano, venne restaurato da Vespasiano e più tardi da Alessandro Severo. Vi si tennero spettacoli fino al principio del v secolo, poi l'edificio fu abbandonato. Nel 525 un prefetto di Roma incominciò a smantellarlo per restaurare il ponte di Cestio, quindi vi s'insediarono i baroni e ne fecero una fortezza, che appartenne successivamente ai Fabi, ai Pierleoni, ai Savelli, che vi fecero erigere un palazzo da Baldassare Peruzzi. Ma fu breve splendore; l'edificio fu invaso dagli Ebrei del vicino ghetto, i quali sotto le arcate del glorioso teatro, le cui mirabili proporzioni erano argomento di ammirazione e di studio da parte degli artisti, impiantarono i loro commerci. Da molto tempo si reclamava il restauro del vetusto edificio. Nell'autunno del 1925 cadeva dall'alto un pezzo del cornicione, e questo fatto richiamò maggiormente l'attenzione sulla costruzione ormai bimillenaria.

Il 21 aprile 1926 si iniziavano i lavori di restauro sotto la direzione dell'architetto Calza Bini e la sorveglianza della Commissione

archeologica governativa. Contemporaneamente si incominciarono scavi nel vicino Portico d'Ottavia, sotto il quale si rifugiavano gli spettatori del teatro in caso di cattivo tempo. In questi ultimi scavi sono state scoperte tre colonne e si è vuotato uno dei sette vomitori. Tra il portico e il teatro è stata scoperta una graziosa casa del Trecento, che verrà restaurata.

Nel rinnovamento del Palazzo Reale di Milano per opera del Piermarini andò distrutta la facciata della chiesa di S. Gottardo e furono rimosse le arche funebri dall'interno di questa. Tra esse, era il *sepolcro di Azzone Visconti*, il fondatore della chiesa. Il monumento, scomposto, passò nel Palazzo Trivulzio. Ma in occasione del rimaneggiamento del Palazzo Reale e dell'isolamento parziale e del restauro della pittoresca chiesa, il Principe Luigi Trivulzio con atto munifico donava i marmi, che sono stati ricomposti nel lato sinistro dell'abside. Purtroppo al monumento risorto manca qualche parte andata perduta (ad esempio la cuspide triloba) ma vi rimangono le parti essenziali e prima tra esse la ricca urna con la statua giacente sul coperchio. Sommamente interessanti sono le numerose figure quasi a tutto tondo su tre lati del sarcofago, fra le quali quella dell'imperatore Lodovico che consegna ad Azzone Visconti le insegne dello Stato di Milano. L'opera è di lapicidi campionesi, ma molto vicina all'arte di Giovanni di Balducci da Pisa. (Da articolo di *Luigi Contarini* nella « Rivista illustrata del Popolo d'Italia », marzo 1928).

Giuseppe Fiocco, ribadisce, in un gustoso articolo del « Bollettino d'Arte del Ministero della P. I. », l'attribuzione dei famosi *affreschi dello scalone del Palazzo Grassi-Stucky* ad Alessandro Longhi, affreschi che, secondo la « Letteratura Veneziana del XVIII secolo » dell'abate Gianantonio Moschini (1806), sarebbero invece opera di Michelangelo Morlaiter per le figure di vivi e di Francesco Zanchi per le architetture. Il Fiocco, dopo avere dimostrata la infondatezza della notizia, dovuta alla scarsa avvedutezza dello scrittore, ne ricerca però l'origine e vi trova un nocciolo di verità, concludendo che, mentre le figure delle dame, dei cavalieri, dei senatori, di un levantino, accorsi al ricevimento della nobile casata e che vengono favoriti di rinfreschi recati da avveduti e maliziosi servitori sono certamente dovute al pennello del Longhi, lo sfondo verosimilmente è di Francesco Zanchi, che fu modesto pittore di architetture; ma in questi fondi armonizzanti con le forme neoclassiche dello scalone sono, entro nicchie, rappresentate sette figure simboliche classicheggianti, leziose e banali che potrebbero ben essere opera del mediocre Morlaiter.

TRA I LIBRI

Il Parco Nazionale del Gran Paradiso. – Vol. II, a cura della Commissione del Parco. – Torino, L. Checchini, S. A., 1 vol. in-8° gr., pag. 112 con ill. e 2 carte.

Fino da quando, nel 1923, in una solenne riunione presieduta dall'allora Ministro dell'Agricoltura, l'On. De Capitani d'Arzago, si insediava in Torino la Reale Commissione del Parco Nazionale del Gran Paradiso, essa delineava, tra i suoi propositi, non soltanto quello preminente della conservazione nell'antica riserva reale della specie, ormai ristretta ad essa ed ivi pure seriamente minacciata, dello stambecco, ma tutta una serie di pratiche provvidenze e di alti obiettivi scientifici. Il programma, tracciato nella legge costitutiva del Parco non rimase, neppure parzialmente, allo stato di intenzioni, ma va con sicuro e sempre più rapido passo attuandosi sotto la guida appassionata del Presidente dell'Ente, Gr.Uff. Giorgio Anselmi e coll'assidua collaborazione dell'Ing. Beyer, amministratore del Parco e di un manipolo di eminenti scienziati che ne hanno fatto campo di ricerche e di studi.

Questo volume, il secondo che l'Ente pubblichi, ne è un serio documento. Nel primo, di cui già *Le Vie d'Italia* dettero conto, venuto alla luce poco dopo l'inizio della gestione, costituivano elementi di particolare interesse la narrazione delle vicende attraverso le quali si era giunti alla costituzione dell'Ente e il riassunto di quanto era già acquisito alla geografia, alle scienze naturali, al folclore, ecc., riguardo alla zona del Parco.

Ora invece appare qui il frutto di quanto è stato compiuto o dall'Ente o dai suoi collaboratori, nei due campi della conservazione e della ricerca. E, primo dato, importantissimo e confortantissimo, è quello che riguarda appunto la ricostituzione della specie degli stambecchi, il cui numero di esemplari, minacciosamente diminuito nel periodo bellico, e più in quello immediatamente post-bellico, è risalito ora quasi al livello della sua più numerosa esistenza, cioè fino a 2800 capi: quanto basta per assicurare non solo la conservazione del patrimonio, ma anche la possibilità fra non molto di iniziare (soprattutto allo scopo di impedire un eccessivo danneggiamento dei pascoli) qualche limitata concessione di caccia.

Contributo importantissimo alla scienza dànno, nel volume, i tre eminenti cultori che degnamente la rappresentano nel Comitato Esecutivo: il botanico Prof. Oreste Mattirolo,

lo zoologo Dott. Enrico Festa, il geologo Prof. Federico Sacco, tutti e tre degli Istituti Superiori di Torino.

Il Prof. Sacco, oltre ad una plastica visione del Parco, desunta da una crociera aeronautica compiuta al disopra di esso, traccia il quadro delle valli dell'Orco e della Soana nell'epoca glaciale, corredandolo di due perspicue carte al 100.000, di cui l'una si riferisce alla prima metà dell' Epoca glaciale (Pleistocene); l'altra alla prima metà dell'Epoca post-glaciale (Olocene); e il confronto riesce interessantissimo. Il Prof. Mattirolo, in alcune note a cui dà il modesto titolo di « spigolature botaniche nella Valsavaranche » compie un'utile integrazione di ciò che già si conosceva per le osservazioni dei botanici italiani ed esteri che hanno fatto oggetto di studio la Valsavaranche. E opportunamente le fa seguire da un'accurata bibliografia botanica del Parco Nazionale del Gran Paradiso. Il Prof. Festa dà conto di una campagna zoologica pure nella Valsavaranche, condotta nell' estate del 1926, in due riprese, l'una di 22 giorni, l'altra di 23; o meglio in tre, perchè la seconda fu interrotta da una caduta di sassi che ferì l'animoso ricercatore e lo costrinse a rimaner inattivo, per qualche tempo, nell'ex-casino reale di caccia di Orvieilles, dove aveva stabilito la sua dimora. Il materiale raccolto fu da lui studiato e classificato per quanto riguarda i vertebrati; e dai suoi collaboratori Agostino Dodero per i coleotteri; conte Emilio Turati per i lepidotteri; Lodovico di Caporiano per gli aracnidi; Laura Gambetta per i molluschi; Luigi Cognetti de Martiis per i lombrichi. In uno speciale capitoletto la Dott. Maria Tonelli Rondelli descrive e illustra con incisioni una nuova zecca italiana, parassita del *Chionomis nivalis* che denomina *Ixodes nivalis.* E' una piccola aggiunta alla grande famiglia dei parassiti di mammiferi.

Il volume è dunque, direttamente o indirettamente una valorizzazione del Parco; è un seguito e una promessa; è un documento di feconda attività. Ci auguriamo che presto ne seguano altri e che in uno di essi l'egregio Ing. Beyer o altro valente forestale ci parli del patrimonio arboreo contenuto nel Parco e del suo incremento.

C'è un piccolo punto nero nel quadro: la relazione del Prof. Mattirolo sulla coltivazione delle piante aromatiche ed officinali nel Parco Nazionale del Gran Paradiso. Egli scrive: « Ho dovuto constatare che, nè i premi in denaro, nè la propaganda di persuasione, nè la somministrazione di semi, di piantine, ecc., hanno scosso la inerzia degli abitanti del Parco ». Ma l'insuccesso non iscuote, e ben a ragione, la fede dell'apostolo: che già da gran tempo il Prof. Mattirolo combatte questa

buona battaglia, nella convinzione che anche da noi si debbano raggiungere quegli stessi risultati che già coronarono le iniziative delle altre nazioni (Germania, Francia, Ungheria, Inghilterra, Svizzera).

Bisogna riuscire a mutare la psiche del montanaro, avverso ad ogni novità e non solo in questo ristretto campo: come bisogna stimolare lo spirito, generalmente tanto più alacre, degli industriali, perchè l'Italia cessi dall'alimentare con materiale proprio, le industrie straniere dalle quali a prezzi onerosi lo ricompra ridotto in prodotti industriali.

G. B.

Antoniazzi Ottorino. – ... *A divenir del mondo esperio.* – Antologia di letture geografiche per le Scuole medie. – *Volume I*: l'Italia, di pag. 380; *Volume II*: l'Europa, di pag. 507. – Ciascun volume L. 16; Società Editrice «Unitas», Milano, 1928.

Questi due volumi scolastici — ai quali seguiranno altri due volumi di lettura dei continenti extra-europei — si presentano in veste decorosa ed austera, e sono compilati con novità di criterî. Essi furono ispirati all'Autore dalle discussioni svoltesi l'anno scorso al X Congresso Geografico di Milano intorno all'insegnamento della Geografia nelle Scuole medie e ai risultati che l'insegnamento stesso consegue: egli si propone perciò di offrire agli insegnanti e agli studenti una raccolta di scelti scritti, destinata ad illustrare l'Italia e l'Europa e gli altri Continenti, con quella freschezza e novità di aspetti che la grande guerra ha determinato in molta parte dell'Europa e del mondo. Imperi e regni crollati, popoli risorti a dignità di nazione dopo una lunga eclisse, richiedevano una sia pur breve illustrazione, che dicesse ai giovani in quale mondo viviamo dopo la grande crisi della guerra, e quali sono le origini dei contrasti nazionali di cui l'eco giunge loro, di tratto in tratto, attraverso frammentarie notizie. E per ciò che riguarda l'Italia, l'Autore ha voluto illustrare, con qualche ampiezza, l'aspetto storico e geografico insieme, dei paesi che il valore dei nostri soldati e la virtù secolare del nostro popolo hanno da poco riscattato da prolungata servitù: e quali sono i paesi sui quali si estende l'influsso della nazione italiana, perchè la geografia fisica e le tradizioni storiche avvicinano e collegano quei paesi alle porte d'Italia, all'avvenire della stirpe.

A questo riguardo non è senza commozione che si leggono in questa Antologia le splendide pagine del Senatore E. Tolomei sull'Alto Adige, o quelle di Cesare Battisti sul Trentino, o quelle di Giotto Dainelli sulla Dalmazia, o quelle di Edoardo Susmel su Fiume. L'Antologia, dal felice titolo dantesco, nulla tra-

scura dei più memorabili ricordi storici di nostra gente: le meravigliose pagine del Castelar sui vetusti monumenti romani; quelle ispirate di Luigi Salvatorelli e di Paul Sabatier sull'Umbria e su Assisi; quelle di Corrado Ricci sulle navi di Caligola; la splendida rievocazione di Art. Jahn Rusconi su Pompei dissepolta; le lucidissime pagine di Pietro Paleocapa, insigne idraulico e patriota, sulle lagune veneziane; quelle del Gregorovius, del Bourget, del Molmenti, del Novati, del Giacosa, di Teofilo Gautier, di Cosimo Giorgieri-Contri, di Giovanni Rosadi, di Diego Angeli, di Romolo Caggese, di Roberto Paribeni, di Mario Giandotti, di Giuseppe Sergi, di Filippo Virgilii, conferiscono varietà, nobiltà, interesse a questa pubblicazione quanto mai utile e opportuna. Anche le Colonie italiane sono largamente illustrate e S. E. Corrado Zoli, attuale Governatore dell'Eritrea, volle scrivere per quest'Antologia alcune pagine originali dedicate all'isola adriatica di Saseno, intorno alla quale non v'ha alcuna pubblicazione; ragion per cui la descrizione dello Zoli ha il valore d'una vera primizia.

Anche il volume dedicato all'Europa è vario, ricco, interessante: vi figurano i più bei nomi italiani e stranieri di scrittori e anche tutte le nazioni da poco risorte a nuova vita vi sono illustrate più o meno diffusamente nei loro aspetti essenziali.

E' un ottimo libro, che può servire alle Scuole... e anche fuori delle Scuole: e che varrà a diffondere la conoscenza dell'Italia e dell'Europa nelle loro varie e diverse caratteristiche.

BERGANTINI P. A. – *Sempre nel cuor la Patria!* – Volume unico in cinque parti. – Parte Iª: Patria, Italia; Parte IIª: Per la Patria e la libertà - Esilio; Parte IIIª: Uomini d'Italia «Ciascun distinto e di fulgore e d'arte»; Parte IVª: Scritti patriottici e guerreschi; Parte Vª: Scritti varî. – Arona, Tipografia Alganon e C., 1928; pagine 306; L. 10.

(Ai Soci del Touring Club Italiano che ne facciano richiesta a Bergantini P. A., Via Terraggio N. 9, Milano, è ceduto a L. 7 franco di porto, e per quelli residenti all'Estero L. 9).

Non sapremmo, su questa interessante e nobile Antologia, dir meglio di quel che scrisse un giornale romano: «Quest'Antologia, compilata con studio e dottrina, è riuscita una vera e preziosa raccolta di tuttociò che di più bello si è potuto scrivere della patria nostra, e non può aggiungersi al gran numero delle altre Antologie patriottiche poichè molto si differenzia da esse per il contenuto, la disposizione e lo spirito da cui è animata».

Guida di Imola (3ª edizione) con fuori testo l'elenco degli imolesi caduti nelle guerre per l'indipendenza italiana (1848-1918) e una pianta della città. – Compilatore-editore Guglielmo Cenni, Imola, 1928; pagine 120: L. 3.

Accurata, nitidamente stampata, ricca di notizie e informazioni.

Rivista delle Colonie Italiane (bimestrale), a cura del Ministero delle Colonie, direttore Camillo Manfroni; Anno II. – Sindacato Italiano Arti Grafiche, editore in Roma, 1928; un fascicolo: L. 10.

Il diffondersi dello spirito coloniale rende sempre più utile e opportuna questa rivista, che vuole illustrare in tutti i suoi aspetti la vita delle colonie italiane e tutti i problemi che si collegano a cose coloniali. La rivista è varia, ricca, interessante, scritta da competenti, stampata con eleganza dignitosa. Il numero che abbiamo sott'occhio contiene la interessante relazione che S. A. R. il Duca delle Puglie comunicò al X Congresso Geografico Italiano di Milano, nel suo testo integrale, — le Memorie di un soldato italiano prigioniero nella misteriosa oasi di Cufra, un articolo di Gaetano Gigli sugli scavi di Cirene, uno di Armando Mangini sul « Kapok nella Somalia Italiana », uno di Ugo de Lollis, su « aspetti e problemi dell'avvenire agricolo della Tripolitania », nonchè alcune bellissime riproduzioni delle visioni pittoriche eritree del pittore Oprandi, alcune cronache coloniali varie e una scelta bibliografia.

Mundi Corpus Nummorum. – Edizione della « Libreria d'Italia », Milano, 1928. – Vol. I° (Italia, Svizzera, Francia, Belgio): L. 100.

E' questo il primo volume di una collezione tecnica originale ed importantissima. Non esisteva finora una completa raccolta, con fac-simile a colori, di tutti i biglietti (di Banca o di Stato) e delle monete d'oro, d'argento, di nikel e di rame, attualmente in circolazione, in ogni Nazione del mondo civile, con i dati legali, le caratteristiche, le indicazioni e la parità nominale. Tale raccolta è il *Mundi Corpus Nummorum,* edito dalla « Libreria d'Italia ». Esso illustra e commenta tutti i sistemi monetari del mondo, senza esclusione alcuna. Ciascun soggetto è riprodotto nel suo vero colore, disegno e filigrana, con scrupolosa fedeltà, ma ridotto a tre quinti del vero. Non vi è Nazione, Colonia, Dominio o Protettorato che non siano qui rappresentati da tutto il loro sistema monetario, dall'unità massima alla minima. Il solo gruppo europeo rappresenta 30 Stati e Possedimenti diversi, per un complesso di 500 soggetti circa. L'Africa dà 30 fra Stati e Possedimenti con 380 soggetti. L'America ne dà 40 con più di 800 soggetti.

L'Asia ne dà 23 con 430 soggetti. L'Oceania 6 fra Confederazioni e Possedimenti con 150 soggetti. L'opera completa, accuratissima in ogni dettaglio, con le riproduzioni incollate su cartoncini racchiusi in una teca riproducente sulla facciata le bandiere e il rilievo geografico a colori degli Stati cui appartengono le raccolte ivi contenute, è composta di 12 volumi. Tutti i cambiamenti che si verificassero anche nel più piccolo degli Stati o delle Colonie, verranno illustrati in cartelle suppletive: l'opera sarà in tal modo regolarmente aggiornata. E' questa una pubblicazione che sarà utilissima a banche, cambia-valute, albergatori, grandi industriali, società di navigazione, imprese esportatrici d'Italia e d'ogni altra parte del mondo, per i bisogni complessi dei loro rapporti d'affari.

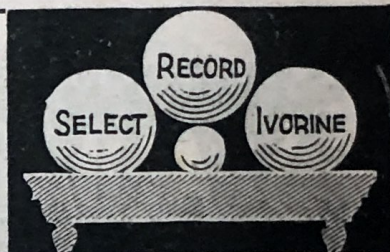
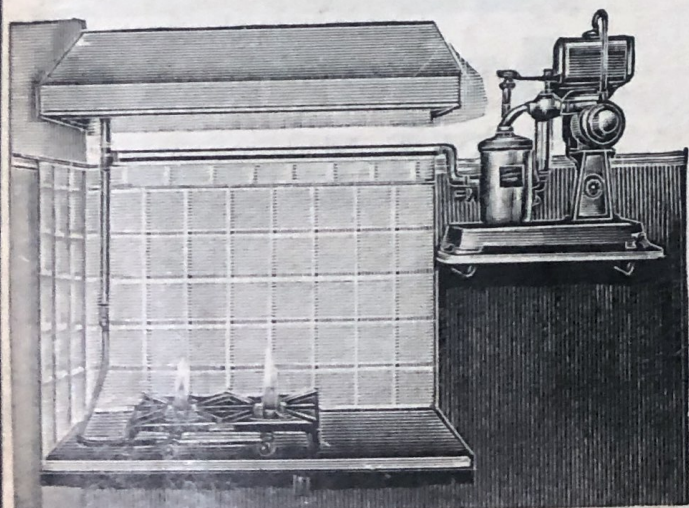
Terme di Porretta, descrizione delle Terme ed uso delle acque porrettane. – In Livorno, 1928, nella stamperia Belforte.

Le acque della Porretta sono conosciute da antichissima data. In quest'opuscolo troviamo attestazioni di personalità del XIV secolo, e quelle dei moderni non sono meno esplicite e laudative. Com'è noto, le acque minerali della Porretta appartengono a due gruppi distinti: salso-iodiche e solfuree, e in quest'opuscolo è indicato in quali casi sono consigliabili le une o le altre.

MELANI ALFREDO. – *Scultura italiana antica e moderna*. – Quarta edizione riveduta e arricchita di notizie e di nuove illustrazioni, con un capitolo sulla scultura contemporanea. – Milano, Ulrico Hoepli, editore, 1928, pag. XXVIII-768: L. 56.

Il pregio di questo lavoro di Alfredo Melani si dichiara da sè: siamo alla quarta edizione di questa storia della scultura italiana, che esce per i tipi dell'Hoepli, nella fortunata collezione dei Manuali. Questa volta il volume è accresciuto di nuovi capitoli e le illustrazioni sono 228. Il lettore trova in questo libro un compendio completo, accurato, una guida dotta, un insegnamento intelligente. Non v'ha dubbio che anche questa edizione avrà la fortuna delle precedenti.

CAPPELLINI A. – *La Basilica Mariana di Lendinara*. – Pag. 39; Tip. ed. Spighi, Lendinara: L. 5.

E' un interessante studio sulla Basilica Mariana di Lendinara, chiamata anche Madonna del Pilastrello, nota nel Polesine, se non per grandiosità, per leggiadria di forme e le memorie che custodisce. Contiene, oltre un rapido cenno storico sulle vicende del tempio, una completa descrizione della facciata, dell'interno, decorato dal bolognese Flaminio Minozzi, e delle opere d'arte in esso contenute,

tra le quali notevoli i dipinti di G. B. Piazzetta, di Sebastiano Lippi da Lendinara, di Franc. Montemezzano, un'*Ascensione* di Paolo Veronese e un *Sant'Andrea Apostolo* dello Spagnoletto. Anche il tempietto del Bagno, unito alla basilica, colla sua vasca ottagonale di marmo per l'acqua miracolosa, vi è descritto.

Completano il volumetto nitide illustrazioni, una nota biografica degli artisti citati nel testo e la bibliografia.

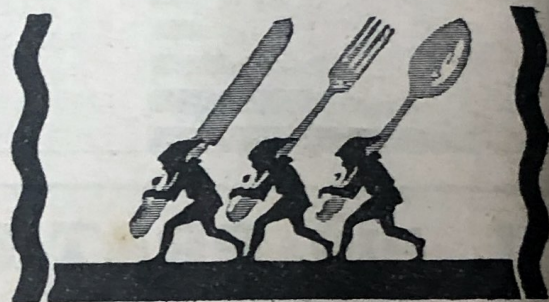
CAPPELLINI A. – *Il Duomo di S. Sofia e la chiesa di S. Biagio di Lendinara.* – Lendinara, Tip. ed. S. Spighi, 1928; con fotoincisioni: L. 5.

Rare notizie di storia e d'arte ci offre in questa monografia il Cappellini, R. Ispettore onorario dei monumenti e appassionato cultore di studi storici, in ispecie su Lendinara e sul Polesine. Le due chiese, forse costruite sugli avanzi di tempi pagani, subirono parziali ricostruzioni nei secoli XVI e XIX, sì che poco o nulla rimane dei primitivi edifizi.

Copiosa è la documentazione, diffusa la descrizione delle opere d'arte, fra cui primeggiano dipinti di Sebastiano Filippi da Lendinara, di Paolo Veronese, Domenico Feti, Francesco Bissolo, Carlo Bononi, Domenico Maggiotto, Antonio Zanchi e molte statue dello scultore veronese Gaetano Muttoni. Di particolare interesse è la descrizione del campanile del Duomo, progettato dall'architetto lendinarese Francesco Baccari.

BARBANTINI NINO. – *La Galleria d'Arte Moderna a Venezia.* – (Collezione: *Il Fiore dei Musei e Monumenti d'Italia*, N. 9). F.lli Treves, editori, Milano, 1928; pag. XXVI-105, con 64, illustrazioni: L. 8.

Nell'ottima collezione *Il Fiore*, il direttore della Galleria d'Arte Moderna di Venezia, Dott. Barbantini, dà una compiuta visione dei pregi eccezionali della Galleria stessa, con questo volumetto, nobilmente illustrato. La Galleria d'Arte Moderna di Venezia è la galleria più ricca e fornita d'Italia, particolarmente dei moderni artisti stranieri. Nata e cresciuta a fianco della Grande Esposizione internazionale della città di Venezia, la Galleria si è avvantaggiata di questo biennale larghissimo accorrere di artisti eminenti alla città lagunare.

Con tutto ciò, essa non è così completa come potrebbe essere, appunto perchè alla Biennale non fu sempre rappresentata tutta l'arte moderna; e perchè inoltre le Commissioni ufficiali che fanno gli acquisti aspettano — sempre caute — che la fama e la celebrità circondi il nome di un autore, prima di proporre l'acquisto di un'opera sua.

Ciò malgrado, la Galleria di Venezia si rivela bellissima: ha sede in un palazzo imponente, meraviglioso, il Palazzo Pesaro sul Canal Grande. Ed è ricca, ricchissima, di opere insigni: questo volumetto, con le sue nitide tavole è pronto ad attestarlo! Basterebbe *il ritratto di Leone XIII* del Lenbach, d'inimitabile potenza d'espressione; *il ritratto di Padre Rizzoli*, opera giovanile di Francesco Hayez; *il ritratto di signora* del Favretto; *Eva* di Henry Fantin Latour; *i Borghesi di Calais* di Augusto Rodin; e poi quelle del Ciardi, del Besnard, del Tito, del Bourdelle, del Laermans, di Zuloaga, di Sorolla, di Signorini, di Fattori, di De Nittis, di Medardo Rosso, a dar importanza ad una Galleria. E queste sono appena una piccola (benchè la più insigne) parte del cospicuo patrimonio di quella veneziana! Ottimo dunque il volumetto, eccellenti le riproduzioni fotografiche.

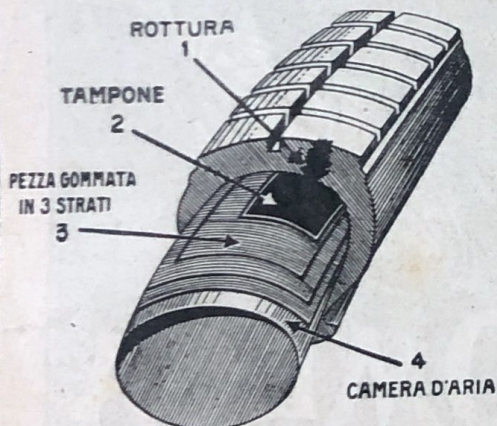
Chanousia. – Annuario N. 1, per gli anni 1922-27. – Pag. 171; Soc. An. Tip. Luzzatti, 1928, Roma.

E' il primo annuario di «Chanousia», il giardino alpino dell'Ordine Mauriziano al Piccolo S. Bernardo, che, grazie al fervido interessamento del Prof. Lino Vaccari e alla munificenza del Dott. Marco De Marchi, va divenendo un centro di studi di botanica alpina. Ad un interessante articolo sulla storia movimentata e non sempre lieta del giardino, fanno seguito nove saggi, splendidamente illustrati, relativi alla flora di montagna e per i quali «Chanousia» ha offerto un ricco e prezioso materiale di studio.

CERESOLE Prof. GIULIO. – *La spiaggia di Lido e le sue particolari caratteristiche* (con piante e tavole). – Pag. 56; Stab. grafico U. Bortoli, 1928, Venezia.

Questo opuscolo è un'ottima guida igienica della spiaggia del Lido, della quale espone con precisione scientifica le caratteristiche fisiche, sia nei riguardi della sabbia e dell'acqua marina, sia in quelli della temperatura, dell'irradiazione solare, dei venti, ecc. Seguono poi alcune norme preziosissime (e troppo spesso trascurate) sulle modalità delle diverse cure marine e chiudono l'interessante opuscolo piante e diagrammi relativi ai venti, alla temperatura, ecc.

Il Biellese. – Edito dalla Soc. Naz. di Trasporti F.lli Gondrand, agenzia di Biella; Stabil. Tip. Ferrara, Biella, 1928; pag. 48, con ill.

Questo elegante opuscolo di propaganda turistica contiene una rapida ma completa e ben fatta descrizione delle vallate biellesi, dovuta a competenti conoscitori della regione e arricchita da numerose illustrazioni.

PROVENZAL DINO. – *In Terrasanta* (seconda edizione). – Sondrio, Tipografia Mevio Washington & C., 1927, pag. 90. Lire 3, a beneficio della Cassa Scolastica del R. Istituto Magistrale di Sondrio.

L'Autore ha raccolto in questo volumetto alcuni articoli da lui inviati all'*Avvenire d'Italia* di Bologna, durante un suo recente viaggio in Terrasanta. Il volumetto è dedicato a Giovanni Papini ed è venduto a beneficio della Cassa Scolastica del R. Istituto Magistrale di Sondrio. Sono pagine agili e fresche, che si leggono volentieri.

Istituto Autonomo per le case popolari di Venezia. – *La casa a Venezia nell'opera del suo Istituto.* – Relazione del Pres. P. Donatelli. – Pag. 152; Stab. Poligrafico per l'Amm. dello Stato, 1928, Roma.

TELLUCCINI A. – *Il Palazzo Madama di Torino.* – Edizione a cura del Municipio di Torino.

E' una diligente e sobria monografia che ci presenta il bel monumento torinese sotto i suoi aspetti più antichi e meno conosciuti (come porta romana, come casa forte e poi castello medioevale) oltre che sotto il punto di vista delle bellezze settecentesche in esso profuse. Rimedia così ad una lacuna nella storia dell'arte torinese; tanto più che le sale del palazzo, il cui restauro è appena ultimato, sono destinate ad essere la degna sede rappresentativa del Comune.

ZANGHERI P. – *Flora di Romagna - La vegetazione delle pinete ravennati.* – Pag. 48; Soc. Botanica Italiana, 1928, Firenze.

RUSSO MARIO. – *La porta dei Manii* (Avventure adriatiche). – Con 18 illustrazioni fuori testo; Officina grafica « Roma » editrice, Milano; pagine 252: L. 10.

E' un racconto che trasporta il lettore tra i flutti e le isole e le coste dell'Adriatico mare. Il titolo del racconto, *La porta dei Manii*, sarebbe il nome originario della Dalmazia: infatti *Dal* significherebbe *porta*, e *Manii* si sarebbero chiamati i profughi dell'*Amana siriaca*, che approdarono anticamente sulla costa orientale dell'Adriatico; di guisa che *Dalmazia*, « porta dei Manii », vuole indicare il veicolo, la porta, per passare nel territorio dei Manii, cioè sulla sponda destra del fiume — ora Cetina — nella regione dell'Adria. Tutto il libro, scritto con stile svelto e soprattutto con appassionato sentimento d'italianità, è pieno di notizie, di riferimenti, di chiarimenti storici, folcloristici, geografici, atti ad illuminare il lettore sulla terra del nostro mare, verso il quale vanno le speranze della

Nazione tutta: con questo di particolarmente pregevole, che non si tratta di un arido libro di scienza, ma d'un agile, vario, attraente racconto, che fa desiderata e interessante la scienza di cui le sue pagine traboccano. Il volume, pubblicato sotto gli auspici di *Dalmazia*, Comitato nazionale per le Provincie Illiriche, già «Associazione Legionaria di Fiume e Dalmazia» è un buon libro e una buona azione. Esso è inoltre illustrato da 18 disegni a penna, indovinatissimi, che costituiscono un'altro pregio del volume.

MANTOVANI Dott. GUIDO. – *Un medico in Libia* (estratto dall'*Avvenire Sanitario*). – Milano, Tipografia Zerboni, 1928; pag. 40: L. 3.

Il Dott. Mantovani fu per parecchio tempo medico a Tripoli; in quest'opuscolo, dove sono osservazioni personali e notizie interessanti, l'Autore accenna alla possibilità di intraprendere lo sfruttamento di non poca parte delle nostre colonie mediterranee in qualità di soggiorno climatico. L'argomento è perciò di particolare interesse ed importanza.

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

TRENTAQUATTRESIMO ELENCO (*al 31 luglio 1928*).

ARZIGNANO (Vicenza): *Albergo Centrale - Due Colombi*, Via Vitt. Em., 325, Cat. C. Camere 10, letti, 21; sconto 5 %.

BATTIPAGLIA (Salerno): *Albergo Tusciano*, Via delle Calabrie, Cat. C. Camere 9, letti 16; sconto 10 %.

BOBBIO PELLICE (Torino): *Grand Hotel des Alpes*, Cat. B. Camere 40, letti 70; sconto 5 %.

BOLOGNA: *Albergo Astoria*, Via Pietramellara, 29, Cat. A. Camere 250, letti 450; sconto 10 %.

BRUNICO (Bolzano): *Albergo Stazione*, Via Stazione, 195, Cat. C. Camere 12, letti 23; sconto 5 %.

CALDARO (Bolzano): *Albergo Cavallino Bianco*, Via Principale, 104, Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 5 %.

CARLAZZO (Como): *Albergo Belvedere*, Cat. C. Camere 20, letti 30; sconto 5 %.

CAVALESE (Trento): *Albergo Angelo d'Oro*, Piazza Scopoli, Cat. C. Camere 15, letti 30; sconto 5 %.

FIRENZE: *Pensione Chapman*, Via Montebello, 19, Cat. B. Camere 21, letti 32; sconto 5 %.

CAVALESE (Trento): *Albergo Depaoli*, Via F.lli Bronzetti, Cat. B. Camere 40, letti 80; sconto 5 %.

GALLO DI GRINZANE (Cuneo): *Antico Albergo Marengo*, Via Umberto I, 10, Cat. C. Camere 4, letti 4; sconto 10 %.

GOLASECCA (Varese): *Albergo Aurora*, Via Porta Nuova, 19, Cat. C. Camere 4, letti 5; sconto 10 %.

MARANO SUL PANARO (Modena): *Albergo Nazionale*, Via Provinciale, Cat. C. Camere 8, letti 10; sconto 10 %.

MASARE' (Belluno): *Albergo Floria*, Via Masarè, Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 5 %.

PIEVE DI TECO (Imperia): *Albergo La Pace*, Via Nazionale, 4, Cat. C. Camere 10, letti 16; sconto 10 %.

RAPALLO (Genova): *Albergo Belvedere-Bensa*, Via Calissano, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

RECOARO (Vicenza): *Albergo Eden*, Via RR. Fonti, Cat. A. Camere 65, letti 100; sconto 10 %.

— *Grand Albergo Giorgett*, Cat. A. Camere 110, letti 148; sconto 10 %.

TREVIGLIO (Bergamo): *Albergo Stazione*, Via Vitt. Veneto, 1, Cat. C. Camere 15, letti 21; sconto 5 %.

VARESE LIGURE (Sestri Levante): *Albergo Ideal Poggio*, Cat. B. Camere 20, letti 32; sconto 6 %.

VARIAZIONI.

OMEGNA (Novara): l'*Albergo Croce Bianca*, Via Mazzini, 1, accorda lo sconto del 5 %, anzichè del 10 %.

PAULLO (Milano : l'*Albergo Corona* ha cessato l'affiliamento.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T. C. I.

QUARANTATREESIMO ELENCO (*al 31 luglio 1928*).

PERIODICI E RIVISTE.

FIRENZE.

Cervellini Angelo (Via Ricasoli, 8): 5 % (sul prezzo di copertina delle edizioni della Casa Editrice Vallecchi).

PALERMO.

Dott. Nicosia Giuseppe (Via Marinuzzi): 25 % o 50 % (sulle ordinazioni di 20 o più copie delle edizioni: « Mamma! » (Antologia poetica); « I Promessi Sposi » (Commedia).

DITTE COMMERCIALI.

BONDENO (Ferrara).

Noleggiatore d'auto. — Marchetti Germano (Piazza Garibaldi): 10 % (sul servizio pubblico).

BUGGERRU (Cagliari).

Parrucchiere. — Loy Livio: 10 % (sul servizio).

CANTU' (Como).

Mobili classici. — L. Frigerio & C. (Via S. Francesco d'Assisi): 10 % (sugli acquisti di mobili di propria produzione).

CENTOCELLE (Roma).

Parrucchiere. — Scilla Giovanni (Via dei Castani, 81): 10 % (sul servizio).

DRONERO (Cuneo).

Fotografo. — Giolitto Edoardo (Via Saluzzo, 10): 5 % (sugli acquisti e sui lavori per dilettanti).

FIUME.

Confezioni e mode. — Erbisti Annone (Corso Vitt. Em., 19): 10 % (sugli acquisti).

Ottico. — E. Rippa (Corso Vitt. Em., 37): 5 % (sugli articoli fotografici); 10 % (sugli articoli di occhialeria).

MILANO.

Studio d'ingegneria. — Dott. Ing. Dondi Francesco Carlo (Corso Genova, 27): 10 % (sugli onorari richiesti dalla applicazione delle tariffe stabilite dal Sindacato degli Ingegneri per i lavori d'ingegneria e per quelle occorrenze di progetti e Direzione di lavori di impianti industriali (Ventilazione, riscaldamento, tessitura, cartiere, ecc.).

MIRA (Venezia).

Parrucchiere. — Chiavellin Carlo (Via Mira Chiesa): 15 %.

PALERMO.

Stoffe per uomo. — Principato Calogero (Via Maqueda, 242-244): 10 % (sugli acquisti).

PESARO.

Agenzia d'affari e Affitti. — Pierucci Amerigo & Figli (Corso XI Settembre e Via Rossini): 10 % (sulle prestazioni).

PESCIA (Pistoia).

Albergo e Ristorante « Chianti ». — Maraviglia Francesco (Via Buonvicini): 10 % (sulle consumazioni).

PIEVE DI CADORE (Belluno).

Calzature da montagna. — Monaci Silvio (Via della Chiesa): 5 % (sugli acquisti di scarpe da montagna, da caccia, sci e articoli inerenti).

PISA.

Profumeria e Sala da toeletta. — Attilio Bini & Figlio (Via S. Martino, 33): 5 % (sugli acquisti); 10 % (sui servizi da toeletta).

ROMA.

Ottico specialista - Meccanico fotografo. — Cav. Romano Luigi (Corso Vitt. Em., 37): 10 % (sugli acquisti).

S. FELICE CIRCEO (Roma).

Ristorante. — Capomaccio Vincenzo: 10 % (sull'importo dei pasti e delle consumazioni).

SANGEMINI (Terni).

Soc. An. Acqua minerale Sangemini: 50 % (sul prezzo del biglietto d'ingresso alla Fonte).

SANREMO (Imperia).

Traslochi - Autotrasporti. — F.lli Sappia: 5 % (sui servizi).

TREVIGLIO (Bergamo).

Salumeria - Generi alimentari. — Amadei Luigi (Via XX Settembre, 4): 2 % (sugli acquisti di generi calmierati); 3 % (sugli altri generi alimentari, non calmierati).

VOLONGO (Cremona).

Filati di cotone - Lana - Mercerie - Chincaglieria. — Cavalli Aldo (Via Garibaldi, 31): 5 % (sugli acquisti); 2 % (sulla benzina Lampo).

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Statistica Soci nuovi 1928 dal 1° aprile al 30 giugno 1928.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

AGRIGENTO: V. 7; A. 20.
ALESSANDRIA: V. 18; A. 32.
ANCONA: V. 14; A. 17.
AOSTA: V. 13; A. 6.
AQUILA: V. 15; A. 24.
AREZZO: V. 4; A. 9.
ASCOLI PIC.: V. 24; A. 10.
AVELLINO: V. 3; A. 21.
BARI: V. 26; Q. 1; A. 29.
BELLUNO: V. 8; A. 14.
BENEVENTO: V. 1; A. 6.
BERGAMO: V. 25; A. 31.
BOLOGNA: V. 43; Q. 1; A. 28.
BOLZANO: V. 6; A. 19.
BRESCIA: V. 12; A. 28.
BRINDISI: V. 5; A. 9.
CAGLIARI: V. 7; A. 47.
CALTANISSETTA: V. 5; Q. 1; A. 8.
CAMPOBASSO: V. 6; A. 19.
CATANIA: V. 31; A. 24.
CATANZARO: V. 12; A. 60.
CHIETI: V. 4; A. 15.
COMO: V. 24; A. 57.
COSENZA: V. 5; A. 24.
CREMONA: V. 17; A. 14.
CUNEO: V. 8; Q. 1; A. 26.
ENNA: V. 6; A. 5.
FERRARA: V. 13; A. 14.
FIRENZE: V. 52; A. 102.
FIUME: V. 8; Q. 1; A. 30.
FOGGIA: V. 8; A. 19.
FORLI': V. 80; A. 8.
FROSINONE: V. 2; A. 5.
GENOVA: V. 80; Q. 1; A. 88.
GORIZIA: V. 17; A. 17.
GROSSETO: V. 2; A. 11.
IMPERIA: V. 21; A. 30.
LECCE: V. 4; A. 16.
LIVORNO: V. 13; A. 47.
LUCCA: V. 13; A. 23.
MACERATA: V. 12; A. 5.
MANTOVA: V. 8; A. 12.
MASSA CARR.: V. 10; A. 54.
MATERA: A. 6.
MESSINA: V. 15; A. 26.
MILANO: V. 262; Q. 1; A. 339.
MODENA: V. 18; A. 12.
NAPOLI: V. 100; A. 156.
NOVARA: V. 36; Q. 2; A. 85.
NUORO: V. 1; Q. 1; A. 17.
PADOVA: V. 10; A. 14.
PALERMO: V. 35; A. 42.
PARMA: V. 13; Q. 1; A. 20.
PAVIA: V. 3; A. 32.
PERUGIA: V. 13; A. 10.

Unica acqua
purgativa
naturale
italiana
adottata
dal Regio
Esercito
e dalla Regia
Areonautica
SILA
CRAK
VERONA

PESARO URB.: V. 8; A. 8.
PESCARA: V. 3; A. 4.
PIACENZA: V. 6; A. 10.
PISA: V. 8; A. 21.
PISTOIA: V. 5; A. 10.
POLA: V. 10; A. 18.
POTENZA: V. 13; A. 10.
RAGUSA: V. 3; A. 8.
RAVENNA: V. 41; Q. 1; A. 27.
REGGIO EMILIA: V. 11; A. 13.
REGGIO CALABRIA: V. 7; A. 14.
RIETI: A. 4.
ROMA: V. 297; Q. 2; A. 256.
ROVIGO: A. 10.
SALERNO: V. 12; A. 20.
SASSARI: V. 5; A. 67.
SAVONA: V. 5; A. 8.
SIENA: V. 1; A. 6.
SIRACUSA: V. 2; A. 12.
SONDRIO: V. 2; A. 12.
SPEZIA: V. 25; A. 18.
TARANTO: V. 15; A. 5.
TERAMO: V. 6; A. 8.
TERNI: V. 1; A. 3.
TORINO: V. 123; A. 120.
TRAPANI: V. 7; A. 32.
TRENTO: V. 13; A. 21.
TREVISO: V. 3; A. 7.
TRIESTE: V. 30; A. 79.
UDINE: V. 16; A. 50.
VARESE: V. 13; A. 59.
VENEZIA: V. 15; Q. 2; A. 17.
VERCELLI: V. 18; A. 43.
VERONA: V. 20; A. 50.
VICENZA: V. 9; A. 27.
VITERBO: V. 5; A. 4.
ZARA: V. 3; A. 7.

Colonie.

CIRENAICA: V. 9; A. 6.
EGEO: V. 7; A. 2.
ERITREA: V. 8; A. 1.
SOMALIA: V. 4.
TRIPOLITANIA: V. 12; A. 4.

Europa.

AUSTRIA: V. 1; Q. 1; A. 4.
BELGIO: V. 1; A. 3.
CECOSLOVACCHIA: A. 2.
DANIMARCA: A. 5.
FINLANDIA: A. 3.
FRANCIA: Q. 1; A. 16.
GERMANIA: A. 16.
INGHILTERRA: V. 7; Q. 11; A. 42.
GRECIA: A. 1.
IRLANDA: A. 1.
JUGOSLAVIA: A. 1.
MALTA: A. 1.
MONACO (Principato): A. 2.
PAESI BASSI (Olanda): V. 1; A. 3.
POLONIA: A. 4.
SPAGNA: A. 3
SVEZIA: A. 2.
SVIZZERA: A. 8.
UNGHERIA: A. 1.

Africa.

ALGERIA: A. 2.
CONGO BELGA: A. 1.
EGITTO: V. 7; Q. 2; A. 1.

Australia.

NUOVA ZELANDA: A. 1.

America Settentrionale.

CANADA': A. 4.
STATI UNITI: V. 5; A. 28.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 33; A. 31.
BOLIVIA: V. 1.
BRASILE: V. 12; A. 5.
CILE: V. 2.
PERU': V. 1.
URUGUAY: V. 2; A. 2.

Asia.

INDIA: A. 20.
TURCHIA: A. 2.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1928.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 agosto 1928		N.	197 120
Nuovi Soci per il 1928 inscritti alla stessa data.		»	20 271
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1927 . .	N. 109 317		
Soci Vitalizi inscritti al 31 agosto 1928	» 7 365		
		»	116 682
Totale Soci		N.	334 073
Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1927 e che non pagarono ancora la quota del 1928		»	21 350
Totale Soci		N.	355 423

Direzione e Amministrazione:
Touring Club Italiano - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. Giovanni Bognetti

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOTTO UN IMPERMEABILE
AQUILA
HUTCHINSON
SIETE AL SICURO
dalla PIOGGIA e dall'UMIDITÀ
SOCIETÀ ITALIANA INDUSTRIA GOMMA HUTCHINSON
MILANO – Via Solari, 27

FIUGGI
LA VERA MARCA
DIFFIDARE DELLE CONTRAFFAZIONI
UNICA SORGENTE
DI FAMA MONDIALE
GLORIOSA NEI SECOLI
ACIDO URICO
GOTTA CALCOLI
RENELLA
FIUGGI
PALAZZO DELLA FONTE
M. 700 S. M.
MAGGIO - OTTOBRE
DI FAMA EUROPEA
GRAN LUSSO - CONCERTI
CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA e COLONIE
CAV. V. ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI - 3

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1.80